PUBLICACIONES PIEB

Del cacao silvestre al chocolate. Una propuesta de mercado para comunidades amazónicas
Alfonso Malky (coord.), Juan Carlos Ledezma y Alejandra Candia
PIEB – Embajada Real de Dinamarca

Territorios compartidos. Construyendo un modelo de gestión territorial para el Madidi y el pueblo leco de Apolo
Simar Muiba (coord.), Oscar Loayza, Ángel Durán y Lenny Gonzales
PIEB – Embajada Real de Dinamarca

Compensación por servicios ambientales de carbono. Una alternativa para reducir la deforestación en el TIPNIS
María Teresa Vargas (coord.), Noelia Garzón, Edil Osinaga y Robert Muller
PIEB – Embajada Real de Dinamarca

Sistemas y mecanismos financieros para áreas protegidas. Alternativas para la sostenibilidad financiera: casos Pilón Lajas y Madidi
Sergio Eguino (coord.), Freddy Campos y Ernesto Aramayo
PIEB – Embajada Real de Dinamarca

Producción in situ de biofertilizantes para el cultivo de quinua
Isabel Morales (coord.), Guillermina Miranda, Virginia Méndez y Carolina Morales
PIEB – Embajada Real de Dinamarca

Medio ambiente y producción de quinua. Estrategias de adaptación a los impactos del cambio climático
Pedro Vallejos (coord.), Zaima Navarro y Dante Ayaviri
PIEB – Embajada Real de Dinamarca

Beneficiado en seco de la quinua. Proyecto de prefactibilidad para el beneficiado en seco de quinua con un lecho tipo surtidor
Carla Quiroga (coord.), Carlos Escalera, Juan Luis Arteaga, Cristian Nogales y Juan Francisco Montaño
PIEB – Embajada Real de Dinamarca

Agua y abonos para mejorar la productividad de la quinua en Lípez
Edgar Ticona (coord.), Sandra Maldonado y Roberto Chambi
PIEB – Embajada Real de Dinamarca

Evaluación de la fertilidad de los suelos en la zona intersalar. Producción sostenible de quinua
Vlamidir Orsag (coord.), Edwin Castro, María Lucy León, Olga Pacosaca y Félix Mamani PIEB – Embajada Real de Dinamarca

La investigación *Megaobras en Madidi y Pilón Lajas* es sumamente relevante en el contexto político-ambiental de Bolivia en estos momentos: considerando que existen planes para megaobras en 15 de las 22 Áreas Protegidas nacionales del país (68%), que en diverso grado pueden llegar a manifestaciones o confrontaciones.

El estudio explora siete potenciales conflictos relacionados con megaobras en el Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado (PN-ANMI) Madidi y la Reserva de la Biosfera y Tierra Comunitaria de Origen Pilón Lajas, y establece una propuesta de intervención para la construcción de plataformas como herramienta de transformación de conflictos y de mejorar la gobernanza.

En ese contexto, la investigación muestra un camino alternativo que empieza con el aprendizaje social, un método constructivista de crear conocimiento de la forma más objetiva posible y con base en el respeto a la crítica y opiniones opuestas. Solamente así se logrará superar la brecha y la falsa contradicción entre visiones, necesidades y prácticas de desarrollo económico con el "vivir bien" y la conservación sustentable del patrimonio natural y cultural de Bolivia (Olaf Westerman).


ISBN: 978-99954-57-22-8

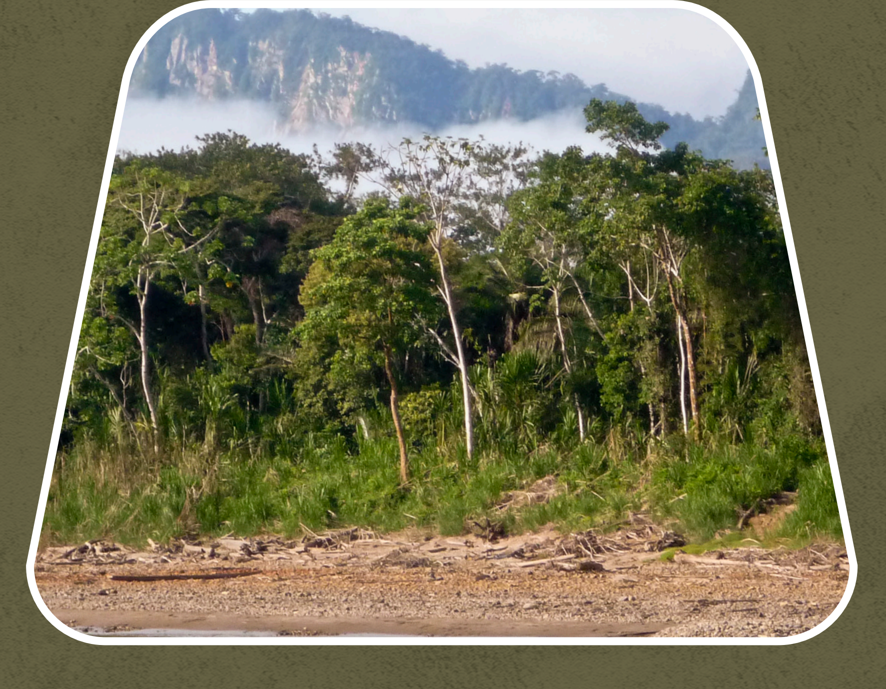
2012

MEGAOBRAS EN MADIDI Y PILÓN LAJAS





PIEB



MEGAOBRAS EN MADIDI Y PILÓN LAJAS

Hacia una transformación de los conflictos

Henkjan Laats

Mirna Liz Inturias
Clemente Caymani

El Programa de Investigación Estratégica en Bolivia (PIEB) inició sus actividades el año 1994, en el marco institucional de la Fundación PIEB. Es un programa de carácter científico, cultural y social, creado con el propósito de contribuir al desarrollo de Bolivia a través de la promoción de la investigación científica sobre temas relevantes y estratégicos.

Los objetivos del PIEB son:

1. Apoyar la investigación orientada a la reflexión y comprensión de la realidad boliviana con la finalidad de contribuir a la generación de propuestas de políticas públicas frente a problemáticas nacionales, promover la disminución de asimetrías sociales y la inequidad existentes, lograr una mayor integración social y fortalecer la democracia en Bolivia.
2. Incentivar la producción de conocimientos socialmente relevantes y las aproximaciones multidisciplinaras que permitan visiones integrales de la sociedad, promoviendo simultáneamente la excelencia académica. Para el PIEB, desarrollar el conocimiento, investigación y acceso a la información son pilares para que una sociedad pueda afrontar su futuro.
3. Promover la formación de nuevas generaciones de investigadores dando énfasis en la formación de jóvenes. "Investigar formando y formar investigando" es uno de los principales propósitos del PIEB.
4. Desarrollar la capacidad local, regional y nacional de investigación a través de iniciativas de fortalecimiento a recursos humanos e institucionales.
5. Democratizar el acceso al conocimiento, a través de medios de comunicación especializados en investigación, ciencia y tecnología, y la creación de espacios de encuentro entre el Estado, la sociedad civil y la academia.

El año 2008, el PIEB puso en marcha el Programa de Investigación Ambiental (PIEB-PIA) con el objetivo de contribuir a propiciar acciones de cambio a favor del desarrollo sostenible en el país, mediante la formulación de propuestas de investigación que orienten a la toma de decisión y las políticas públicas a nivel local y nacional. En ese marco el Programa desarrolla sus actividades en distintas temáticas ambientales bajo una perspectiva integral, con la consideración de las dimensiones: social, económica, política y territorial.

Megaobras en
Madidi y Pilón Lajas

Hacia una transformación de los conflictos

Megaobras en Madidi y Pilón Lajas

Hacia una transformación de los conflictos

Coordinador
Henkjan Laats

Investigadores
Mirna Liz Inturias
Clemente Caymani







La Paz, 2012

Esta publicación cuenta con el auspicio de la Embajada Real de Dinamarca.

Laats, Henkjan
Megaobras en Madidi y Pilón Lajas. Hacia una transformación de los conflictos / Henkjan Laats; Mirna Liz Inturias; Clemente Caymani. --La Paz: Embajada Real de Dinamarca; Fundación PIEB, 2012.
xviii; 164 p. ; cuads.; grafs; maps: 23 cm. -- (Serie Investigación Ambiental)

D.L. : 4-1-26-65-11
ISBN: 978-99954-57-22-8 : Encuadernado

ÁREAS PROTEGIDAS / PARQUES NACIONALES / RESERVAS NATURALES / CONFLICTOS AMBIENTALES / MEGAOBRAS / CONSTRUCCIÓN – MEGAOBRAS / CONSTRUCCIÓN – CARRETERAS / CONSTRUCCIÓN – PRESA / AGROINDUSTRIA / EXPLOTACIÓN DE RECURSOS NATURALES / ECOSISTEMA / BIOSFERA / ECOLOGÍA / BIODIVERSIDAD / HABITAT / VULNERABILIDAD / ZONAS DE RIESGOS / CONFLICTOS AMBIENTALES / APRENDIZAJE SOCIAL / TRANSFORMACIÓN DE CONFLICTOS / INTEGRACIÓN REGIONAL / CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMAS / MADIDI / PILÓN LAJAS / CONSERVACIÓN DE TIERRAS / CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE / EXPLOTACIÓN DE RECURSOS NATURALES / INTEGRACIÓN REGIONAL / INTERESES ECONÓMICOS / AMAZONÍA BOLIVIANA / TENENCIA DE TIERRAS / REGIÓN AMAZÓNICA / LEGISLACIÓN AMBIENTAL / DERECHOS DE LA MADRE TIERRA / BIENESTAR SOCIAL / DESARROLLO ECONÓMICO / DESARROLLO SOSTENIBLE / GOBERNANZA / USO DE SUELOS / CONSERVACIÓN DE SUELOS / DEFORESTACIÓN / PROTECCIÓN FORESTAL / IMPACTO AMBIENTAL / COLONIZACIÓN /

1. título **2.** serie

Edificio Fortaleza. Piso 6. Oficina 601
Avenida Arce 2799, esquina calle Cordero
Teléfonos: 2432582 - 2431866
Fax: 2435235
Correo electrónico: fundacion@pieb.org
Página web: www.pieb.org / www.pieb.com.bo
Casilla 12668
La Paz, Bolivia

Coordinación de edición: Mónica Navia

Edición: Montserrat Fernández
Diseño gráfico de cubierta: PIEB
Diagramación: Dalia Nogales
Fotografía de portada: Equipo equipo de investigación
Impresión:

Impreso en Bolivia
Printed in Bolivia

Índice

Índice de cuadros

Índice de figuras

Índice de mapas

Índice de recuadros

Abreviaturas

AACN	Autoridad Ambiental Competente Nacional
ABC	Administradora Boliviana de Carreteras
ABT	Autoridad de Bosques y Tierras
ACOBOL	Asociación de Concejalas de Bolivia
ADN	Acción Democrática Nacionalista
AMB	Asociación de Municipios de Bolivia
AMDEBENI	Asociación de Municipios del Beni
AP	Área Protegida
APCA	Asociación de Productores de Café de Apolo
ASL	Asociaciones Sociales del Lugar
ASPAE	Asociación de Productores Agroecológicos
BANDES	Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela
BIC	Bank Information Center
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BNDES	Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil
CAF	Corporación Andina de Fomento
CARETAI	Cámara Regional de Turismo Abel Iturralde
CEADESC	Centro de Estudios Aplicados a los Derechos Económicos Sociales Culturales
CEDOCA	Centro de Documentación de la Calidad Ambiental
CI	Conservación Internacional/Conservation International
CIDOB	Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia
CIPLA	Central Indígena del Pueblo Leco de Apolo

CIPTA	Consejo Indígena del Pueblo Tacana
CITCO	Comisión Interinstitucional de Tierras Comunitarias de Origen
CLIP	Colaboración/Conflicto, Legitimidad, Intereses y Poder
COICA	Coordinadora de las Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica
CORDEPAZ	Corporación de Desarrollo de La Paz
CPILAP	Coordinadora de los Pueblos Indígenas de La Paz
CRTM	Consejo Regional Tsimane Mosetene-Pilón Lajas
CSF	Conservation Strategy Fund
CSUTCB	Confederación Sindical Única de Trabajadores Campesinos de Bolivia
DED	Deutsch Entwicklungs Dienst (Servicio Alemán de Desarrollo)
DESSBOL	Desarrollo Social y Sostenible en Bolivia
EAE	Evaluación Ambiental Estratégica
EEIA	Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental
ENDE	Empresa Nacional de Electricidad Bolivia
FAM	Federación de Asociaciones Municipales de Bolivia
FECAR	Federación de Comunidades Campesinas Agroecológicas de Rurrenabaque
FEPAY	Federación Especial de Productores Agrícolas de Yucumo
FESPAI	Federación Sindical de Productores Agropecuarios de la Provincia Abel Iturralde
FMAM	Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF en sus siglas en inglés)
FOBOMADE	Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
FUNDESNAP	Fundación para el Desarrollo del Sistema Nacional de Áreas Protegidas de Bolivia
GEF	Global Environmental Fund (Fondo para el Medio Ambiente Mundial)
IE-UMSA	Instituto de Ecología de la Universidad Mayor de San Andrés

IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
INRA	Instituto Nacional de Reforma Agraria
IPAM	Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazonía
LIDEMA	Liga de Defensa del Medio Ambiente
MANRIBE	Mancomunidad de Municipios del Río Beni
MAP	Madre de Dios, Acre, Pando
MAS	Movimiento al Socialismo
MIR	Movimiento de Izquierda Revolucionaria
MMAyA	Ministerio de Medio Ambiente y Agua
MMNPT	Mancomunidad de Municipios del Norte Paceño Tropical
MNR	Movimiento Nacionalista Revolucionario
MOPSV	Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
OCOR	Organización de Campesinos Originarios de Rurrenabaque
OIT	Organización Internacional del Trabajo
ONG	Organización No Gubernamental
OPIM	Organización de Pueblos Indígenas Mosetén
OTCA	Organización del Tratado de Cooperación Amazónica
PAAS	Programa Apoyo Ambiental y Social
PAC	Programa de Aceleración del Crecimiento
PAD	Evaluación Inicial del Proyecto
PAE	Plan de Acción Estratégica
PARLAMAZ	Parlamento Amazónico
PDVSA	Petroleros de Venezuela S.A.
PEC	Puente Entre Culturas
PIEB	Programa de Investigación Estratégica en Bolivia
PILCOL	Pueblos Indígenas Lecos y Comunidades Originarias de Larecaja
PMOT	Plan Municipal de Ordenamiento Territorial
PN-ANMI	Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado
POCOBOSC	Poco Bosque: Posicionamiento, Cognición, Embotellamientos, Escalas

PRIPA	Plan de Reasentamientos e Indemnizaciones de Poblaciones Afectadas
PRISA	Proyecto de Implementación de Sistemas Agroecológicos en Bolivia
PRODENA	Asociación Pro Defensa de la Naturaleza
PROMAB	Programa Manejo Sostenible de Bosques en la Región Amazónica de Bolivia
PUMA	Fundación Protección y Uso Sostenible del Medio Ambiente
RB-TCO	Reserva de la Biosfera y Tierra Comunitaria de Origen
SAM	Sociedad Anónima Mixta
SERNAP	Servicio Nacional de Áreas Protegidas
SNAP	Sistema Nacional de Áreas Protegidas
TCO	Tierra Comunitaria de Origen
TGN	Tesoro General de la Nación
TRA	Teoría Red Actor (Actor Network Theory)
UABJB	Universidad Autónoma del Beni "José Ballivián"
UDP	Unidad Democrática y Popular
UICN	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza
UMSA	Universidad Mayor de San Andrés
UNASUR	Unión de las Naciones Suramericanas
WCS	World Conservation Society
WWF	World Wildlife Fund
YPFB	Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos

Presentación

Con el propósito de coadyuvar a la política de áreas protegidas (AP) con propuestas de investigación que fortalezcan la consolidación de las unidades de conservación y su articulación a la gestión del territorio, el Programa de Investigación Estratégica en Bolivia (PIEB), mediante su Programa de Investigación Ambiental, diseñó y promovió durante los años 2009 y 2010, la convocatoria para proyectos de investigación "Sostenibilidad de las áreas protegidas en la Cuenca Amazónica de Bolivia".

Este concurso contó con el apoyo de una representativa plataforma institucional, encabezada por la Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB) y el Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP), junto con el Instituto de Ecología de la Universidad Mayor de San Andrés (IE-UMSA), el Instituto Francés de Investigación para el Desarrollo (IRD), la Liga de Defensa del Medio Ambiente (LIDEMA), el Servicio Holandés de Cooperación al Desarrollo (SNV), la Embajada Real de Dinamarca, la Embajada del Reino de los Países Bajos, la Embajada de Francia y la Cooperación Regional de Francia para los Países Andinos.

Tres AP de la cuenca amazónica del país, Madidi, Pilón Lajas e Isiboro Sécure, fueron las seleccionadas como cobertura geográfica de intervención de los proyectos a partir de un análisis que consideró aspectos biofísicos y socioeconómicos en el ámbito espacial y geográfico, relacionados al mismo tiempo con las líneas de investigación estratégicas. Estos espacios protegidos ameritaron especial atención para el estudio de temáticas relevantes en cuanto a la gestión pública de AP.

Entre julio de 2010 y febrero de 2011, los seis proyectos ganadores del concurso trabajaron con la perspectiva de formular propuestas

concretas de intervención o acción que contribuyan al esclarecimiento de los problemas analizados. Las reflexiones se centraron en cuatro líneas estratégicas para la gestión y política de las AP:

– estrategias de conservación y desarrollo en AP que enfrentan presiones socioambientales debido a la implementación de grandes proyectos de desarrollo,

– contribución de los servicios ambientales que prestan las AP en relación al cambio de uso de suelos,

– aprovechamiento sostenible de recursos naturales en AP, y

– factores estructurales y nuevos escenarios político-normativos y socioculturales en el contexto de las AP.

El conjunto de las investigaciones ha realizado la lectura de estas temáticas desde distintas aristas y enfoques, lo que ha permitido una sinergia y complementariedad de datos. Dos investigaciones analizaron aspectos vinculados a la política y gestión de AP. Una de ellas, mediante el estudio de aspectos financieros para la gestión sostenible de AP con la propuesta de un abanico de mecanismos y estrategias financieras a corto, mediano y largo plazo, para coadyuvar a la gestión del Madidi y Pilón Lajas, y así lograr un mayor y estable flujo financiero que apoye al manejo integral de manera efectiva. La segunda analizó la gestión compartida de AP en una zona de sobreposición territorial entre el Parque Madidi y la TCO Leco de Apolo, concluyendo en un modelo para la aplicación de la gestión compartida, lo cual supuso el diseño participativo, y en consenso con los actores involucrados, de una nueva estructura organizativa con roles compartidos e individuales para cada institución inmersa en la gestión, para contribuir de esta manera a la toma de decisiones y gestión del territorio.

En cuanto al manejo sostenible de recursos naturales en AP, un proyecto trabajó en un estudio de mercado interno con barras de chocolate experimentales elaboradas con cacao silvestre producido en el norte paceño. Tras haberse demostrado los impactos socioeconómicos y ambientales que generaría la actividad, en el estudio se alienta a autoridades nacionales, regionales e instituciones privadas y de cooperación a incentivar el aprovechamiento y la transformación

del cacao silvestre en beneficio de las comunidades locales de las áreas de influencia del Madidi y Pilón Lajas.

En la línea de investigación relacionada con las presiones socioambientales en AP debido a la implementación de grandes iniciativas de desarrollo, una investigación analizó la gestión de conflictos vinculados a la construcción del Corredor Norte y la Represa de El Bala que afectan a cinco pueblos indígenas del Parque Madidi y la Reserva Pilón Lajas; a la vez plantea una propuesta para la conformación de una plataforma de actores que posibilite el diálogo, la transformación de conflictos y la gobernanza en estas zonas.

Finalmente, una investigación abordó la temática de servicios ambientales que prestan las AP, con el análisis y evaluación de la factibilidad de una iniciativa para reducir la deforestación del Parque Isiboro Sécure, en donde se había proyectado la construcción de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos, actualmente suspendida. El análisis realizado por el proyecto incluyó el potencial biofísico para proveer de servicios de carbono y paisaje, el costo de oportunidad de áreas de bosque potenciales y la red de actores involucrados en una iniciativa que toma en cuenta el bosque y el cambio climático.

Con especial satisfacción, el PIEB presenta los resultados y las propuestas de cinco de estas investigaciones, que aportan con valiosos insumos al debate sobre el manejo sostenible de la biodiversidad y de los recursos naturales y sobre alternativas de desarrollo compatibles con los objetivos de las AP, en sintonía con las estrategias locales de desarrollo.

Destacamos la relevancia, pertinencia y actualidad de los resultados de estas investigaciones que se presentan en la serie "Áreas Protegidas". Los territorios estudiados son muestras representativas de nuestro patrimonio natural y cultural, donde es posible incentivar un desarrollo integral e incluyente que ponga en valor al capital natural y a las comunidades locales que las habitan.

Godofredo Sandoval
Director del PIEB

Prólogo

La investigación "Megaobras en Madidi y Pilón Lajas. Hacia una transformación de los conflictos" es sumamente relevante en el contexto político-ambiental de Bolivia en estos momentos. Debe, además, considerarse que existen planes para megaobras en 15 de las 22 Áreas Protegidas nacionales del país (68%), que en diverso grado pueden llegar a manifestaciones o confrontaciones.

El estudio explora siete potenciales conflictos relacionados con megaobras en el Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado (PN-ANMI) Madidi y la Reserva de la Biosfera y Tierra Comunitaria de Origen Pilón Lajas y responde a las siguientes preguntas:

¿Cuáles son las relaciones históricas entre los actores sociales para construir plataformas de diálogo, de información, de construcción de propuestas? ¿Existe la necesidad entre los actores sociales de construir plataformas de diálogo, de información, de construcción de propuestas? Desde una perspectiva de la transformación de los conflictos, ¿será posible trabajarlos a partir de plataformas abiertas conformadas por múltiples actores? ¿Es posible generar con estos actores procesos dialógicos?

Estas preguntas son relevantes no solamente para Pilón Lajas y Madidi, sino para todas las Áreas Protegidas con planes de megaobras donde existe la necesidad de manejar y transformar conflictos ambientales actuales o potenciales en el futuro. Por eso, para estudiarlos y responder a las preguntas los autores usan una variedad de teorías y conceptos sobre conflictos, aprendizaje social, plataformas y gobernanza como "forma de pensar" que establece un fundamento

sólido para analizar los casos y elaborar una propuesta de intervención. A pesar de la diversidad y complejidad de los conceptos y las teorías, los autores demuestran, con base en su aplicación a los casos de Madidi y Pilón Lajas, la potencialidad de su marco teórico para entender y analizar conflictos relacionados con megaobras en Áreas Protegidas.

La segunda parte de la investigación establece una propuesta de intervención para la construcción de plataformas como herramienta de transformación de conflictos y de mejorar la gobernanza. Uno de los resultados más tangibles ha sido la capacitación sobre derechos, fortalecimiento del diálogo y coordinación entre actores y finalmente el acuerdo sobre la construcción de la plataforma de transformación del conflicto Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte. A pesar de ser resultados incipientes, la investigación ha mostrado un camino alternativo para la polarización y confrontaciones violentas relacionadas con conflictos ambientales. Se trata, pues, de un camino que empieza con el aprendizaje social, un método constructivista de crear conocimiento de la forma más objetiva posible y con base en el respeto a la crítica y opiniones opuestas. Solamente así se logrará superar la brecha y la falsa contradicción entre visiones, necesidades y prácticas de desarrollo económico con el "vivir bien" y la conservación sustentable del patrimonio natural y cultural de Bolivia.

Olaf Westermann
Especialista en áreas protegidas,
servicios ambientales y cambio climático

Introducción

Las áreas elegidas para la presente investigación son el Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado Madidi (PN-ANMI Madidi) y la Reserva de la Biosfera y Tierra Comunitaria de Origen Pilón Lajas (RB-TCO Pilón Lajas). Estas áreas tienen una importancia ecosistémica mundialmente relevante. El primero se encuentra ubicado al norte del departamento de La Paz, mientras que Pilón Lajas divide su territorio entre los departamentos de Beni y La Paz. Un Parque Nacional es un área que requiere estricto control por parte de las autoridades debido a su gran riqueza natural y ecosistémica. Sin embargo, si además se trata de un Área Natural de Manejo Integrado, se busca que existan actividades económicas en el área que puedan beneficiar a las poblaciones locales, sin dañar la región. Por otro lado, la Reserva de Biosfera es un área representativa que se crea para promover un equilibrio. No requiere de un control tan estricto como un Parque Nacional, pero se trabaja por su conservación y por una explotación lo más sostenible posible.

Por todo esto, además de la gran importancia ecosistémica, ambas áreas son relevantes debido a su composición poblacional, ya que en su interior habitan cinco pueblos indígenas, todos en situación de vulnerabilidad y uno en aislamiento voluntario. Se trata de una zona especialmente vulnerable por su situación de fragilidad frente a la construcción de los megaproyectos que en esta investigación se estudiaron.

El Madidi y Pilón Lajas forman el conjunto de Áreas Protegidas con mayor riqueza de ecosistemas y especies de Bolivia, teniendo renombre a nivel continental y mundial. Constituyen el reservorio

de recursos biológicos más importante del territorio nacional, y se puede afirmar que, en gran parte gracias a ellas, Bolivia se encuentra entre los 12 países biológicamente más ricos del mundo. La región subandino-amazónica del Madidi-Pilón Lajas (ríos Tuichi, Beni y Quiquibey) constituye la de mayor biodiversidad de Bolivia. Por eso existe el riesgo de que el ecoturismo basado en la riqueza natural, que tanto esfuerzo ha costado posicionar en la región y que viene generando muy importantes beneficios, pudiera colapsar (Ribera, 2010).

El Madidi es parte del Corredor de Conservación Vilcabamba-Amboró, de una extensión de casi 2 millones de hectáreas, con una excepcional diversidad de hábitats y especies. En relación a su institucionalidad, las Áreas Protegidas se encuentran en proceso de consolidación a través de acuerdos sociales con la población interna y la población en las zonas de amortiguamiento, por ejemplo mediante los Planes de Manejo Participativos que aún no están aprobados. Estos procesos incipientes de concertación social pueden complicarse cuando nuevos flujos de migrantes cambien la composición de la población. Podrían alterar la frágil aceptación de las Áreas Protegidas como oportunidades de desarrollo (DHV, 2006).

En el caso de Pilón Lajas, éste opera como Tierra Comunitaria de Origen (TCO) y a la vez como Área Protegida. Para el caso del Madidi, en su interior se desarrolla la TCO Tacana denominada "San Juan de Uchupiamonas". Al interior del Madidi y del Pilón Lajas viven poblaciones indígenas pertenecientes a los pueblos tacana, esse ejja, mosetene, tsimane, y toromonas. Tanto el Madidi como el Pilón Lajas se caracterizan por el desarrollo de diferentes tipos de conflictos socioambientales en su interior y sus alrededores. Un amplio número de actores intervienen en el área con diversos intereses. En este contexto se desarrollan los megaproyectos del Complejo Agroindustrial San Buenaventura, la Represa de El Bala, la explotación de hidrocarburos, el puente Rurrenabaque-San Buenaventura y el Corredor Norte, frente a una población local desinformada sobre la magnitud del impacto de estos proyectos y, por lo tanto, sin propuestas y alternativas que aminoren los impactos. En la primera parte de la investigación se explora a detalle las características de cada proyecto así como sus potenciales impactos, especialmente sociales, en el área.

Así, existen varios megaproyectos que afectan de manera directa la sostenibilidad de las Áreas Protegidas Madidi y Pilón Lajas. La investigación propone conocer el panorama de los megaemprendimientos que afectan estas dos Áreas Protegidas. Específicamente, se propone estudiar la represa El Bala, la construcción de la Carretera Corredor Norte y otras carreteras, actividades (de exploración) hidrocarburíferas en ambas Áreas Protegidas y el complejo agroindustrial San Buenaventura.

En el tercer capítulo se analizará a fondo el "Corredor Norte", que es un proyecto de gran envergadura inmerso en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). El mencionado corredor afecta a municipios, territorios indígenas, y las Áreas Protegidas. El área de construcción del corredor es una de las menos intervenidas en el país, por eso la construcción del megaproyecto entre otros impactos significaría el crecimiento y presión de población migrante poniendo en riesgo las Áreas Protegidas y sus recursos naturales. Igualmente, las actividades hidrocarburíferas propuestas para ambas Áreas Protegidas y los planes avanzados del complejo agroindustrial San Buenaventura implican enormes impactos económicos, sociales, culturales y ambientales.

El otro megaproyecto, estudiado en el cuarto capítulo, es la represa de El Bala, proyecto de larga data, que tiene el objetivo de generar energía eléctrica que cubra la demanda del país y destinar el excedente a la exportación. Es un proyecto que pondría en riesgo las zonas con mayor riqueza biológica de Bolivia y de afluencia masiva de turismo. Esta represa inundaría una enorme proporción de las dos Áreas Protegidas del Madidi y de la Reserva Pilón Lajas.

Con respecto a la problemática que se encuentra en la región, la implementación de megaproyectos es una de las amenazas más grandes de los ecosistemas y Áreas Protegidas de la Amazonía. Según las estadísticas, 74 por ciento de la deforestación que ha sufrido la región amazónica ha ocurrido en los terrenos situados en un área de hasta 50 km de distancia a ambos lados de las carreteras más importantes (Quak, 2009). Otros megaproyectos con grandes impactos son los vinculados con la explotación minera y de hidrocarburos, y la construcción de megarepresas, que serán tratados en el quinto capítulo.

Por eso, la pregunta que guía la presente investigación es si la transformación de conflictos, plataformas y gobernanza son una respuesta frente a megaproyectos en la región de Madidi y Pilón Lajas. En este sentido, la investigación pretende contribuir al desarrollo metodológico-teórico sobre estos tres temas. Además, se espera tener resultados prácticos, disminuyendo los efectos negativos y optimizando los eventuales efectos positivos de las megaobras planeadas para la región de Madidi y Pilón Lajas.

Puente Entre Culturas (PEC) es la organización ejecutora de la presente investigación. PEC forma parte de redes que trabajan la problemática de megaproyectos, plataformas, gobernanza y transformación de conflictos de manera especializada. La base de la plataforma son los actores locales y, específicamente, los municipios, organizaciones indígenas (Consejo Regional Tsimane Mosetene-Pilón Lajas-CRTM- y Consejo Indígena del Pueblo Tacana-CIPTA), organizaciones campesinas, y organizaciones de colonizadores. Asimismo, el Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP) tiene un papel importante como autoridad responsable para el manejo de las Áreas Protegidas.

Los resultados de la investigación-acción, que se verán expuestos en la segunda parte de la investigación, han sido las actividades de transformación de conflictos, las cuales incluyeron la capacitación a las comunidades posiblemente afectadas por la explotación de hidrocarburos sobre sus derechos. De igual manera, se fomentó un diálogo entre las organizaciones indígenas Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB), la Coordinadora de los Pueblos Indígenas de La Paz (CPILAP) y el CIPTA con el Banco Mundial (BM) y la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) sobre la carretera San Buenaventura-Ixiamas. En relación a las plataformas, se facilitó la construcción de la plataforma del tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte, teniendo como fin común la elaboración, financiación e implementación de un plan social y ambiental consensuado y co-formulado por los actores claves de la región.

Aunque el proceso de transformación de los conflictos tratados, y específicamente de la formalización y la concretización de la plataforma, tiene todavía un largo camino por delante, la investigación ha

podido proveer un inicio positivo a este proceso. Por eso, entre los impactos generados por el proyecto se mencionan las actividades de socialización e intercambio de información y conocimiento local, metodológico y de los proyectos investigados. Se espera que estas actividades, que se llevaron a cabo durante talleres y en actividades de socialización y difusión a lo largo del proyecto de investigación, contribuyan a aprendizajes individuales y a un aprendizaje social. Asimismo, se espera que el uso de metodologías y teorías relativamente nuevas y vanguardistas como la Teoría Red Actor (TRA), transformación de conflictos, aprendizaje social, construcción de plataformas y gobernanza aporten a los debates metodológicos y teóricos en Bolivia.

Por todo ello, en la primera parte de esta investigación se formularon varias conclusiones sobre la aplicabilidad de transformación de conflictos, construcción de plataformas y gobernanza. La segunda parte, en cambio, se centra en la propuesta sobre la manera en que la plataforma del tramo de Yucumo-Rurrenabaque puede construirse, y cómo este proceso contribuirá a un fortalecimiento de la gobernanza en la región del Madidi y Pilón Lajas. Además, se ilustra acerca de la forma en que la construcción de la plataforma propuesta forma parte de algo más grande, donde se vinculan niveles globales, regionales, nacionales y locales. Existe una co-responsabilidad de múltiples actores que pueden aprovechar varias oportunidades de sinergia institucional.

En relación a la aplicación de los modelos de integración regional en América del Sur, tal es el caso de la IIRSA, se ha puesto mayor énfasis en las relaciones económicas y de infraestructura, a menudo a costa de la biodiversidad y la inclusión social. Específicamente, en el marco de la integración regional y por acuerdos de libre comercio, los pueblos indígenas sufren enormes impactos sociales, culturales y ambientales a causa de los megaproyectos. Por lo tanto, las organizaciones indígenas de América del Sur expresan la voluntad de participar más activamente en estos procesos. En concreto, su objetivo es aumentar su capacidad de análisis y también de presión, así como ser actores principales en la formulación y aplicación de las propuestas de integración inclusiva que se centren en el respeto de los derechos humanos e indígenas, sobre la inclusión social y la sostenibilidad ambiental.

También interesa conocer el grado de información de la población local en relación a la puesta en marcha de los megaproyectos. Asimismo, también es importante construir un mapeo de los conflictos presentes en las Áreas Protegidas con los actores implicados, su desarrollo desde una perspectiva histórica y su influencia en la gestión de las Áreas Protegidas.

Dedicamos este libro a Thomas Oberfrank. Gracias a él, Puente Entre Culturas desde hace tres años tiene la posibilidad de trabajar el tema de transformación de conflictos en el Pantanal y la Amazonía boliviana. Bolivia, el país que él quería tanto, tenía un lugar especial en su corazón, en especial Pilón Lajas, donde hizo su investigación de maestría.

Primera parte

Investigación

Antecedentes

La naturaleza, a lo largo de los últimos siglos, ha sufrido cambios trascendentales en su estructura, conformación y espacio de acción. Además, la situación de las comunidades originarias e indígenas en esas zonas también ha debido adaptarse a nuevas maneras de habitar la tierra y de relacionarse con ella. Por eso, hoy en día se enfrentan dos distintos problemas que afectan no sólo a los directamente involucrados, sino a la población de todo el mundo.

Se tienen por un lado los proyectos que buscan brindar servicios a la cada vez más grande población humana. Una ciudad que quiere progresar debe contar con la energía y servicios básicos mínimos para que su población colme a conformidad sus expectativas. Ya sea mediante represas, ingenios azucareros o carreteras, una mayor integración e igualdad entre área rural y urbana comienza a ser no sólo necesaria, sino imprescindible para todos los involucrados.

Por otro lado, debe tomarse en cuenta que los recursos naturales se encuentran cada vez más afectados por la mano humana. La fauna y la flora mundiales se han reducido vertiginosamente en las últimas décadas, esto unido a la destrucción de sus hábitats y a la reducción de la cantidad de agua potable. Bolivia es uno de los países con mayor cantidad de agua dulce en América, contando además con áreas verdes imprescindibles para la existencia de miles de especies. Además, esas áreas se encuentran dentro de territorios de comunidades indígenas que han cuidado esas tierras por cientos de años. Perturbar ese delicado equilibrio acarrearía múltiples consecuencias para estas comunidades, así como para la fauna y flora allí existentes.

Por eso, específicamente en la región de Madidi y Pilón Lajas, se ha generado controversia y debate entre los afectados por megaproyectos que, así como ponen en riesgo estos ecosistemas, también llevan progreso y oportunidades a cierto porcentaje de su población. Un adecuado estudio puede aclarar un panorama conflictivo, así como aportar posibles soluciones al mismo.

CAPÍTULO I

Aspectos teóricos

El plan metodológico es el centro de la presente investigación, porque analiza la factibilidad de transformación de conflictos, la construcción de plataformas y el mejoramiento de gobernanza como "respuesta frente a megaobras de desarrollo". Utilizando dentro de la investigación corrientes académicas constructivistas y vanguardistas como Teoría Red Actor (TRA), transformación de conflictos y aprendizaje social (figura 1), se considera a la metodología, la teoría y la acción como conceptos interrelacionados (Laats, 2005):

Figura 1
Acción, cognición y retroalimentación

Descripción
Teoría
Ideología y emociones
Experiencia
Acercamiento estrategia y metodología
Retroalimentación
Acción

Fuente: Laats, 2005.

El esquema anterior explica cómo se trata de hacer una descripción lo más objetiva y completa posible (según las pautas de TRA), utilizando la experiencia de los investigadores y participantes del proyecto, y aplicando una estrategia, una metodología (participativa) y una teoría apropiada. Las acciones se irán proponiendo a lo largo del desarrollo de la investigación. Se trata, pues, de un proceso de aprendizaje dentro del cual una retroalimentación permanente es el requisito principal. Se encontrará un dilema permanente entre el deseo de ser objetivo y el de querer desarrollar acciones que sean las correctas. Sin embargo, se reconoce que tanto la ideología como las emociones influirán las acciones del equipo de investigación y de los otros actores relacionados con la misma.

A continuación, se presentan brevemente las teorías y metodologías con relación a transformación de conflictos, aprendizaje social, TRA, Plataformas y Gobernanza, para luego explicar su aplicación.

Para comenzar a hablar acerca de la transformación de conflictos, es necesario comenzar diciendo que un conflicto no es necesariamente un problema. Más bien, se perciben los conflictos como situaciones inevitables, socialmente omnipresentes y potenciales catalizadores de aprendizaje social. Los posibles efectos contraproducentes de los conflictos que atañen a la presente investigación pueden ser la violencia desencadenada, el uso sub-óptimo y/o degradación de los recursos naturales y, por lo tanto, el impedimento de un "desarrollo sostenible".

Existen varios tipos de conflictos, por ejemplo valores culturales en pugna, conflictos en torno a normas, conflictos sobre recursos naturales e intereses divergentes, conflictos de poder e influencia, y conflictos sobre conocimiento (Leeuwis, 2004). En la práctica, la mayoría de los conflictos son multifacéticos o polivalentes, en el sentido de presentar a varios de los tipos descritos.

Al respecto, existen muchos debates en torno a las causas de los conflictos (Collier, 2000; Richards, 2005; Kriesberg, 2001), como la escasez de recursos, el odio entre grupos, intereses económicos, la existencia de acciones extremas, hostilidades culturales; el impacto potencialmente negativo del fundamentalismo religioso, la propia

naturaleza de los sistemas políticos y finalmente los efectos de la globalización. Sin embargo, desde una perspectiva de complejidad, en general las perspectivas mono-causales en la explicación de los conflictos resultan en última instancia insatisfactorias (Richards, 2005).

En la situación específica de la Amazonía boliviana, la ocurrencia de conflictos es alta y va en aumento, debido a factores como la degradación y tenencia de la tierra, el crecimiento poblacional, las agudas disparidades económicas, la sobreexplotación de los recursos naturales, la privatización compulsiva por la presencia del capital multinacional, los cambios en la composición multi-cultural de la sociedad, el sistema normativo imperfecto, el pobre funcionamiento de las agencias gubernamentales y la escasa coordinación entre actores.

Tomando todo lo anterior en cuenta, se puede afirmar que el manejo de conflictos es visto como una serie de acciones de actores internos o externos que tienen el objetivo de dar un giro positivo al curso de un conflicto. El término positivo depende por un lado de la interpretación del respectivo gestor de conflicto; pero por otro, contiene elementos generales como el intento de evitar pérdidas humanas, buscar acuerdos entre partes en disputa, los efectos ambientales, etc.

De esta manera, se entiende que un gestor de conflictos tiene la misión de entender por qué los individuos actúan de cierta manera, por qué las interrelaciones personales son como son, cuál es la relación entre actores humanos y 'actores no humanos', cómo la conducta de los actores involucrados y las relaciones entre ellos pueden ser cambiadas, y finalmente cómo este cambio (positivo) puede ser sostenible. En otras palabras, un gestor de conflicto lidia con asuntos para los que las ciencias como la psicología, sociología, antropología, economía y filosofía no han encontrado respuestas definitivas.

Consciente o inconscientemente, teoría y práctica sobre el manejo de conflictos tratan de lidiar con las limitaciones mencionadas, tomando en cuenta tanto las capacidades y posibilidades de los gestores de conflictos como los factores tiempo y dinero disponible. Para el análisis del manejo de conflictos se pueden emplear diferentes

tipos de categorías o paradigmas, por ejemplo mecanismos formales, alternativos, locales, mercantiles, y finalmente mecanismos de transformación de conflictos (Laats, 2005). Sin embargo, si se compara con otros "paradigmas de manejo de conflictos", lo particular del enfoque de transformación de conflictos es que la idea de una solución o resolución no se considera el tema principal (existen muchos conflictos que nunca se resolverán) sino más bien el proceso del conflicto y sus impactos.

Según Lederach "la transformación de conflictos debe activamente tener presente, incluir, respetar y promover los recursos humanos y culturales internos a una situación dada. Esto comprende un nuevo andamiaje de lentes a través de los cuales no 'vemos' primariamente la situación o la gente involucrada en la situación como el 'problema' ni al agente 'externo' como la solución o la 'respuesta'. Más bien entendemos la perspectiva de largo plazo de la transformación como la validación y construcción en base a la gente y recursos del lugar" (Lederlach en Miall, 2004: 70). Según Lederach, un gestor de conflictos debe manejar un conflicto como una araña construye una telaraña, empezando con puntos de anclaje, y poco a poco construir una red de relaciones que puede resistir nuevas amenazas. Asimismo, Lederach constata que normalmente no existe un único proceso de conflicto, pero múltiples procesos de conflictos que están interrelacionados.

Para la buena comprensión de un conflicto es útil de considerar cinco tipos de transformaciones (Miall, 2004):

- *Transformaciones de contexto* se refiere a los cambios en el conflicto que puedan causar alteraciones en las percepciones sobre el mismo en cada una de las partes, además de cambios en sus motivaciones. Puede tratarse de un cambio en el entorno regional o internacional.
- *Transformaciones estructurales* se refiere a los cambios en la estructura básica de un conflicto, es decir, cambios en el conjunto de actores, el tema en disputa, objetivos incompatibles y relaciones entre ellos, o la sociedad, economía o Estado dentro del cual un conflicto sucede. Éstos pueden ser un cambio

de relaciones asimétricas hacia simétricas, cambios en las estructuras de poder o cambios en los mercados de violencia[1].

- *Transformación de los actores*, que incluye las decisiones por parte de los actores para cambiar sus objetivos o alterar su aproximación general al conflicto. Pueden ser cambios de liderazgo, cambios de objetivo, cambio en las partes involucradas en un conflicto, cambio en los componentes de las partes o cambio de actores.
- *Transformaciones de cuestiones clave* se refiere a la reformulación de posiciones que tienen las partes respecto a un asunto clave en conflicto, así como la manera en que las partes redefinen sus posiciones para alcanzar resoluciones. Se habla de trascendencia de asuntos en disputa, compromiso constructivo, cambios de cuestiones clave o de-construcción o re-construcción de los asuntos clave.
- *Cambios personales de corazón y mente en líderes individuales o grupos pequeños* con poderes de decisión que en momento críticos pueden resultar cruciales. Se trataría de cambios de perspectiva, cambios de corazón, cambios de intención o deseo o gestos de conciliación.

Un enfoque para el estudio de los megaproyectos es la TRA. Se propone analizar la posible presencia de megaproyectos y los procesos de transformación de conflictos y de gobernanza desde una perspectiva constructivista no dogmática y no paradigmática. En este sentido, se ve una influencia de la TRA, cuyo protagonista más conocido es Bruno Latour, y la teoría de aprendizaje social (Röling y otros) en la presente investigación. Así, se utiliza la TRA como la principal "forma de pensar" para analizar los conflictos estudiados y las posibilidades de construir plataformas partiendo de tres principios: agnosticismo (imparcialidad entre los actores involucrados en una controversia), simetría generalizada (el compromiso de explicar puntos de vista encontrados en los mismos términos) y libre asociación (abandonar toda distinción entre lo

1 Los mercados de violencia se refieren a las inversiones en conflictos o a aquellos intereses económicos en los conflictos por parte de los involucrados.

natural y lo social *a priori*) (Callon, 1986). La TRA se esfuerza por evitar prejuzgar.

Se coincide con Steins (2002) y Murdoch (2000) en que la TRA tiene mucho que ofrecer en cuanto al estudio del manejo de recursos naturales como una "teoría de agencia conocimiento y organización". Murdoch sostiene que es un desafío enorme para el análisis post-moderno del manejo de recursos naturales repensar las interconexiones, relaciones y co-construcciones que vinculan a humanos con no-humanos. En este contexto, la TRA es citada como un ejemplo de teoría ecológica. Ésta enfatiza cómo las entidades sociales y naturales llegan a existir como resultado de las relaciones complejas (o redes) que las vinculan (Murdoch, 2000). El objetivo de la teoría es describir una sociedad de humanos y no-humanos como factores iguales enlazados en redes, construidas juntas y que se mantienen unidas para alcanzar una meta en particular (Wasserman y Fausto, 1994). Las distinciones entre humanos y no-humanos son menos interesantes que la totalidad de la cadena a través de la cual se distribuyen acciones y competencias.

Profundizando en el tema, el término red se define como "grupo de relaciones no-especificadas entre entidades cuya naturaleza es indeterminada" (Callon, 1993). El carácter inclusivo de esta definición se hace más evidente cuando se contrasta con las definiciones sociológicas convencionales de redes donde "una red social consiste de un conjunto o conjuntos finitos de actores y la relación o relaciones definida sobre ellos" (Wasserman y Faust, 1994; Stalder, 1997).

Tanto para el análisis de actores como para la construcción de la propuesta, utilizar la TRA se constituye en un desafío, pues esta teoría tiene como principio lo siguiente:

- Agnosticismo, que se refiere a una imparcialidad entre los actores involucrados en una controversia.
- Simetría generalizada, que no es más que el compromiso de explicar puntos de vista encontrados en los mismos términos.
- Libre asociación, que trata sobre el abandono de toda distinción entre lo natural y lo social *a priori* (Callon, 1986).

En palabras sencillas, la TRA se caracteriza por esforzarse en evitar prejuicios, y mientras tanto reconoce que esto es una tarea imposible.

La imposibilidad de ser objetivo la explica Tierno Bokar (en Laats, 2005) con su tesis “Existe mi verdad, existe tu verdad y existe La Verdad”. Por lo tanto, nadie puede proclamar que conoce “La Verdad”. La TRA ayuda a aceptar la limitación de la verdad propia, “nuestra verdad”, para comprender mejor “la verdad de los otros”. Asimismo, como se explicó anteriormente, es imposible excluir por completo una ideología y emociones propias. Por lo tanto, esta investigación se intenta llegar a cierta objetividad, sabiendo que la presunción de poder llegar hacia una objetividad absoluta es falsa. Más allá de que profesionalmente y en su vida privada los autores de este libro tiendan a preocuparse sobre la situación de los pueblos indígenas y del medio-ambiente, se reconocen las limitaciones que evidencia la TRA. Sin embargo, se busca que el contenido de la investigación sea visto y considerado, ya sea como una opinión o una verdad (Laats, 2005).

Considerar los conflictos, plataformas y gobernanza como redes-actores, permite percibir su funcionamiento de forma más amplia que en la tradición de la ciencia social predominante, que enfoca su atención a las acciones de los actores humanos, relaciones de poder, intereses, etc. Esta manera de considerar estos datos no logra escapar totalmente de paradigmas y presupuestos, y no puede captar la complejidad entera de los conflictos.

Por eso, al referirse al estudio de conflictos, plataformas y gobernanza, la TRA brinda muchas pautas en el sentido de interpretar actores de una forma más amplia, enfatizar la importancia de relaciones, romper presupuestos, y redefinir la noción de “poder”. Dentro de la lógica de Latour (1986), poder es una construcción que depende de la red de relaciones y actores, y depende de acciones de actores ajenos que “tienen el poder”, y por lo tanto es un concepto mucho más subjetivo de lo que la sociología “clásica” nos hace creer.

A pesar de que el aprendizaje social no se utiliza explícitamente, la TRA ofrece una forma alternativa para entender el aprendizaje social. Law (en Fox, 1999) menciona que el aprendizaje es ubicuo y en actividad permanente. Sin embargo, muchas veces no se lo reconoce

como tal porque una actividad dirigida siempre involucra cambios en conocimiento y acción, y los cambios en conocimiento y acción son centrales a lo que entendemos por aprendizaje.

Steins (2002) da las siguientes razones por las cuales vale la pena incorporar la TRA en el aprendizaje social sobre el manejo de recursos naturales: 1) considerar plataformas como redes de recursos humanos y no-humanos, 2) racionalidad como una propiedad emergente de una plataforma establecida, 3) metas (de niveles más altas) no-definidas, y 4) seguir a los actores. Estos cuatro puntos ilustran el dilema mayor de este estudio: los que manejan conflictos buscan elecciones racionales sobre una realidad con pasado y presente que no son completamente racionales, y que tampoco lo serán en el futuro. Para superar este problema, aunque sólo parcialmente, para el estudio y la práctica del manejo de conflictos se propone hacer una distinción entre teorías sobre la descripción del conflicto y la descripción de su manejo. Por un lado, se quiere entender cómo está construido el conflicto (tomando en cuenta los actores y factores humanos y no-humanos). Por otro lado, se desea conocer la naturaleza más profunda de las acciones de los actores así como de quienes manejan el conflicto.

Es preciso, pues, tomar en cuenta que el planteamiento del aprendizaje social asume que los individuos y las sociedades tienen una capacidad de cambio. Uno puede considerar al manejo de conflictos como un proceso de aprendizaje en el cual los individuos y las sociedades incorporan conocimiento y actitudes sobre cómo manejar conflictos y consideran la importancia de "una cultura de paz". Röling y Jiggins (2001) mencionan los siguientes productos del aprendizaje social: compartir ampliamente un significado, acción colectiva o coordinada[2], soluciones conjuntas a dilemas, construcción institucional, incentivos para la cooperación, todos

2 Acción colectiva es usada más frecuentemente como producto del aprendizaje social, pero según Niels Röling acción coordinada es un término más adecuado: acción colectiva se refiere a hacer las cosas juntos, mientras que acción coordinada mantiene la posibilidad abierta de hacer las cosas de manera separada pero concertadamente, es decir, consultando con otros actores (transmitido en un comentario personal al equipo de investigación).

ellos disminuyen las diferencias de poder y aumentan la interdependencia. Estos resultados coinciden con elementos del manejo de conflictos. Muchos consideran que el manejo de conflictos es un aspecto importante del aprendizaje social (Leeuwis, 2004; Laats, 2005). Por otro lado, precisamente "la inhabilidad de resolver o usar productivamente los conflictos de interés" se considera una de las principales razones por las cuales se obtienen "resultados decepcionantes" de procesos innovadores que se basan en el aprendizaje social (Leeuwis, 2004: 147).

"Para algunos, aprendizaje social significa aprendizaje por parte de individuos que ocurre en un ambiente social y/o que está condicionado socialmente, para otros significa aprender por conjunto social" (Parson and Clark, 1995: 429). Estas definiciones no se contradicen, más bien se refuerzan; por lo tanto, se combinan ambas definiciones. Por un lado, "el cambio organizacional puede ser estudiado como una respuesta racional por parte de los miembros de organizaciones al ambiente cambiante"; por otro lado, "las organizaciones aprenden codificando deducciones de la historia a rutinas que guían su comportamiento" (Parson y Clark, 1995: 429).

Reconocer y entender el rol del aprendizaje social en una sociedad, sin embargo, provoca un nuevo rango de preguntas.

> Entre las categorías más importantes de barreras y puentes están las que pertenecen al aprendizaje: aprender lo que se tiene que hacer, cómo hacerlo, si funcionó o no, y cómo aplicar el aprendizaje a las consecuencias que emergen; aprendiendo lo que se debe desaprender y aprender sobre lo que se debe aprender de nuevo y por quién; aprendizaje sobre cómo aprender bajo las condiciones que forman a los humanos, por un lado, y al ambiente por el otro (Michael, 1995: 461).

Al tratar las barreras y los puentes respecto al aprendizaje social se entra en contacto con otras fuerzas de cambio (ej. poder, intereses, etc.), así como cuando se intenta responder a la pregunta de por qué es aceptable o no, o por qué la gente no actúa de acuerdo a lo que ha aprendido. En este contexto es importante también darse cuenta que, contrario al pensamiento popular, la mayoría de las personas bajo la mayoría de las circunstancias no está dispuesta a aprender.

Michael menciona las limitaciones socio-culturales, emocionales y cognitivas del aprendizaje.

En otra rama de conocimiento, se tiene al manejo adaptativo. Éste explica cómo el aprendizaje social se relaciona con la acción. El manejo adaptativo es un principio rector para el diseño del punto de contacto entre la sociedad y la biosfera, y entre la comunidad y el eco-sistema (Röling y Jiggins, 2001). El punto esencial es que los sistemas en evolución requieren acciones que no sólo satisfagan objetivos sociales sino puedan alcanzar un entendimiento que se modifica continuamente con las condiciones evolutivas y facilita óptimas reacciones a situaciones inesperadas (Gunderson *et al.*, 1995). El manejo adaptativo es un principio general que debe ser traducido en formas concretas de experimentación, monitoreo, indagación y otras formas de aprendizaje, resolución de conflictos y acción coordinada (Röling y Jiggins, 2001). El desafío para el manejo adaptativo de la complejidad es aprender a gestionar por el cambio, en lugar de simplemente reaccionar frente a él (Holling, 1999).

A continuación se realiza un análisis del aprendizaje social, las plataformas y la gobernanza. En relación a plataformas y gobernanza, SLIM (2004) utiliza el término constructivista "aprendizaje interactivo". Un proceso de transformación es producido porque "permite que los actores, que están haciendo reclamos competitivos, realicen acciones concertadas que resultan en un uso más sostenible". Sus principales características son:

- Normalmente surgen de una historia de crisis y conflicto.
- Están marcadas por convergencia de entendimientos basada en la co-creación del conocimiento y el aprendizaje[3].
- Representa un cambio en relaciones del individualismo y competencia a la interdependencia y la colaboración.

3 El documento SLIM no explica el significado de "co-aprendizaje". La interpretación que se maneja es que aprendemos juntos, por ejemplo cuando dos o más actores son partícipes del mismo "momento de aprendizaje".

- Se basa en la creación, a escala múltiple, de plataformas sociales para la interacción y el aprendizaje en el cual las personas actúan de manera conjunta, interpretan resultados y conclusiones y comparten información.
- Está salpicada por el surgimiento de rutinas, procedimientos e instituciones que pueden ser estabilizadas en relaciones estructurales.
- Es facilitada por intervenciones estratégicas deliberadas; por ejemplo, crear espacios sociales para la interacción.
- Se sitúa en contexto por condiciones estructuradas.
- Se basa en la predisposición de la administración pública para transferir la responsabilidad de lograr las metas públicas al área basada en la interacción de los actores (SLIM, 2004: 2).

Pasando al tema de la gobernabilidad o gobernanza[4], el término gobernanza (también se utiliza el término anglofónico gobernancia) es parecido al termino gobernabilidad, pero se distingue por dar más énfasis a las funciones de la totalidad de los actores de una cierta sociedad. Es un término que busca una mejor co-acción de distintos sectores, público, privado y civil, en beneficio del bienestar de la población y de la naturaleza. Ya que se refiere también a la eficacia, calidad y buena orientación de la intervención del Estado, es fundamental el elemento democrático en el que se subsumen la transparencia, la rendición de cuentas y la participación.

En el caso clave de la Amazonía, es preciso fortalecer su gobernanza a diferentes niveles: local, nacional e internacional. Una premisa para esta tarea es evitar considerar a la Amazonía como un solo ecosistema, sino tomar en cuenta que en la región amazónica se encuentra una diversidad de ecosistemas con sus propias características, necesidades y oportunidades. En este sentido, existe la necesidad de una planificación y ordenamiento territorial diversificado. Asimismo, es importante tomar en serio la advertencia de Durand, quién argumentó que "la Amazonía «integrada» es y será una tierra de

4 Ver también en "El Dilema amazónico" (Laats, 2010).

baja gobernabilidad" (Durand, 2009: 124). Existe el gran desafío de evitar una "tragedia de las áreas comunes", es decir, construir una responsabilidad y conciencia colectivas, desarrollar e implementar mecanismos de gestión a diferentes niveles y así fortalecer la gobernanza a través de instancias formales e informales.

Una buena gobernanza implica el ejercicio de una democracia amplia, en la cual todos los actores, gobierno, justicia, sociedad civil, etc., ejecutan sus funciones basándose en el respeto mutuo, incluyendo el respeto a la crítica. Asimismo, la gobernanza debe garantizar la diversidad y la pluralidad. Por ejemplo, en la gobernanza de una región con una presencia indígena, no se pueden subordinar una institucionalidad y normas indígenas a una institucionalidad y normas occidentales.

A nivel internacional, una buena gobernanza para la región amazónica significa también el fortalecimiento de instancias como el Parlamento Amazónico (PARLAMAZ, fundado en 1969) y la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA), más el fortalecimiento y la ampliación de experiencias transfronterizas como Madre de Dios, Acre, Pando (MAP).

Para pasar al tema del medio ambiente, un sistema de gobernanza ambiental está integrado por las reglas y procedimientos, formales e informales, que configuran un marco institucional que regula el sistema de decisiones en torno al acceso o no y el uso o no de los recursos naturales por parte de los diversos actores implicados con relación al medio ambiente territorial, incluyendo sobre todo a los sectores tradicionalmente excluidos. Este sistema tendrá más gobernabilidad cuánto más previsible, participativo, coherente, efectivo, transparente y legítimo sea. Adicionalmente, puede ser un sistema manejado a diversos niveles de gobernanza: nacional, territorial o local o ecosistémicos: cuencas o ecorregiones[5].

Habiendo comprendido lo relativo a la gobernabilidad y gobernanza, es necesario hablar sobre las plataformas, que son los

5 Grupo Chorlaví, 2003, http://www.grupochorlavi.org/gad.

instrumentos principales de la misma. Para delinear el concepto de plataformas, se puede utilizar una sencilla definición: un grupo de organizaciones o personas que son capaces de coordinar entre ellas. Al respecto, Jiggins y Röling (2001) argumentan que “el desarrollo del concepto de plataformas sobre el manejo de recursos naturales ha sido incentivado por dos razones. Primero por el fracaso de las decisiones ‘verticales’ y de la ‘transferencia de tecnología’, y segundo por el reconocimiento que los problemas sobre recursos naturales son causados por el desequilibrio en el uso de recursos naturales por actores que son interdependientes, y por lo tanto solamente pueden ser resueltos a través de algún tipo de coordinación entre estos actores”.

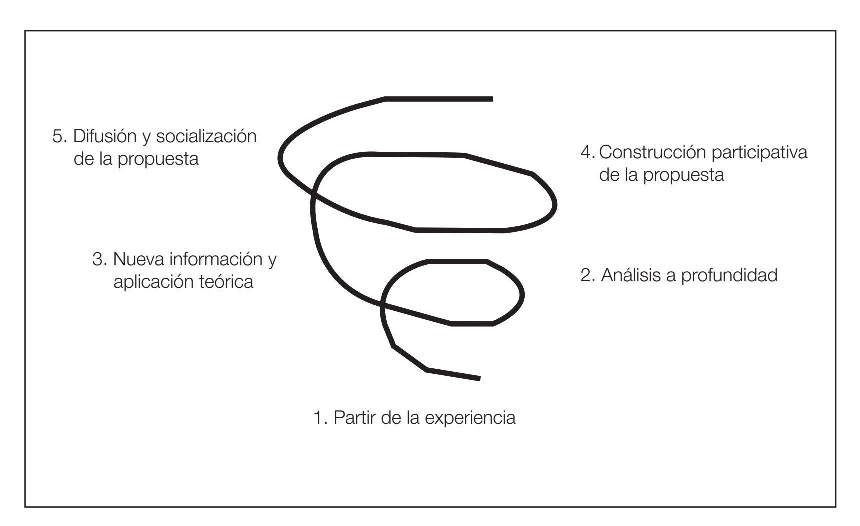
Un trabajo de construcción de plataformas en relación con megaproyectos se está implementando desde el año 2003 en relación a la construcción de la carretera Br 163 en Brasil. En el caso de la carretera Br 163, hubo el desafío de cambiar un escenario extractivista y de baja gobernanza a otro caracterizado por un mejoramiento en la gobernanza y una disminución de la deforestación. Este segundo escenario promueve beneficios más grandes y de larga duración para la población local, paralelamente a objetivos macro-económicos.

Los conflictos del presente estudio se desarrollan, entonces, en contextos caracterizados por polarización entre actores y fuertes asimetrías de poder. En este escenario se investiga la factibilidad de conformar plataformas abiertas al diálogo con la participación de una pluralidad de actores.

Con relación a la gobernanza es importante puntualizar que la Amazonía es una región donde se encuentra una diversidad de ecosistemas con sus propias características, necesidades y oportunidades. En este sentido, existe la necesidad de una planificación y ordenamiento territorial diversificado aplicado al estudio del caso.

Si se pretende analizar con pertinencia la aplicación de la propuesta, es necesario reconocer que la construcción de la estrategia metodológica está enmarcada en un enfoque de aprendizaje que consta de los pasos descritos en la figura 2:

Figura 2
Pasos para la construcción de la estrategia metodológica



Fuente: Elaboración propia.

La espiral comienza desde el fondo y sube. El proceso está siempre en movimiento: de la acción, se pasa a reflexionar sobre la acción —la nueva experiencia— y luego comienza de nuevo para ir a un nivel más profundo o más alto de acción y reflexión. No es un proceso mecánico, sino todo un modo de pensamiento y acción de aprendizaje.

El proceso comienza con la experiencia y el conocimiento de los actores que están directamente vinculados a la experiencia. El grupo comienza a reconocer y analizar las experiencias y los conocimientos de los participantes y de manera colectiva con estas nuevas experiencias y conocimientos nuevos. Este conocimiento se transforma en un nivel más profundo, es decir, el conocimiento es visto como un camino por el cual la nueva experiencia se relaciona con un contexto más amplio. La nueva información que se adquiere a partir del análisis —las nuevas teorías y habilidades— se agregan y/o relacionan con lo que los actores ya conocen.

El siguiente paso implica la aplicación de nuevos conocimientos a fin de planificar una estrategia de acción específica; se refiere a los problemas que se han identificado inicialmente. La espiral continúa

reflexionando sobre las acciones, y cómo obtener conclusiones de la acción y la experiencia.

El fortalecimiento de la capacidad de la metodología se enmarca en esta continuidad de la acción teórica y práctica para la construcción colectiva de conocimientos y prácticas de integración alternativa para una comunidad, región o continente. Esta visión va cambiando con los nuevos conocimientos, valores y experiencias que están siendo adquiridos. Es un modelo donde las ideas y el aprendizaje serán seguidos por una acción positiva, con efectos económicos, sociales, culturales y ambientales, en este caso con la construcción de una propuesta de plataforma.

El enfoque metodológico que se construye en esta investigación es de tipo cualitativo, por esto se enmarca en el levantamiento de información cualitativa. Inicialmente se realizó una identificación de actores involucrados en las megaobras y a partir de esto se identificaron las fuentes de información: observación, informantes claves (personas entrevistadas), participantes de los talleres, archivos, mapas, fotografías, bibliografías y páginas web. Durante la primera fase de investigación se visitó el área de estudio en seis momentos. La primera visita fue de reconocimiento, de entrevistas con actores claves, y se identificó la problemática a estudiar, así como también se llevó a cabo un proceso de consulta previa e informada sobre las actividades que se tenía pensado realizar en la zona.

La segunda entrada a campo fue más larga, realizando un registro de los conflictos, e identificando las causas de los mismos. Se realizaron reuniones grupales y algunos grupos focales con los informantes clave, con el objetivo de profundizar en los conflictos estudiados y las actitudes y formas de ver al otro con la finalidad de reconocer e identificar los tipos de relaciones existente entre actores.

En un tercer momento se realizó un taller con los actores indígenas tanto del Consejo Regional Tsimane Mosetene-Pilón Lajas (CRTM) como el Consejo Indígena del Pueblo Tacana (CIPTA), y otras regionales de la Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB). Esta actividad se coordinó con la Coordinadora de los Pueblos Indígenas de La Paz (CPILAP) y la CIDOB. Se brindó información a

los participantes del taller sobre la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y las megaobras. Además, se realizó un análisis de los conflictos y se trabajó en posibles acciones a futuro. Esta actividad fue coordinada con el Centro de Estudios Aplicados a los Derechos Económicos Sociales Culturales (CEADESC) y la Liga de Defensa del Medio Ambiente (LIDEMA).

El cuarto, quinto y sexto momento en campo tuvieron como objetivo sondear entre los actores la necesidad de trabajar a nivel de plataformas, ver los posibles contenidos y objetivos y la posibilidad de identificar facilitadores legítimos. Además, se vio la necesidad de consensuar y coordinar talleres con los comités de gestión de ambas Áreas Protegidas, con el objetivo de trabajar las propuestas de plataforma y mejoramiento de gobernanza en la segunda fase de desarrollo de la investigación.

También se realizaron visitas a la ciudad de La Paz en cinco momentos, con el fin de recopilar información en el Servicio Nacional de Áreas Protegidas (SERNAP) y otras entidades estatales. Además, se concertaron algunas reuniones con organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial, se realizaron entrevistas a informantes clave de Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) y se revisaron archivos en el SERNAP y el Centro de Documentación de la Calidad Ambiental (CEDOCA) perteneciente al Viceministerio de Medio Ambiente.

La teoría y la metodología de transformación de conflictos, la construcción de plataformas y gobernanza tratan de ayudar a comprender y a actuar en situaciones complejas. En este sentido, el entendimiento sólo puede ser parcial y el actuar siempre contiene algunas incertidumbres. Para ser lo más objetivo posible en esta complejidad, TRA sugiere hacer una descripción de la mejor manera posible, respetando los principios de agnosticismo, simetría generalizada y libre asociación. En esta lógica, la validez de las conclusiones y recomendaciones del estudio en cierto sentido dependen de la capacidad del equipo de convencer al lector. Asimismo, para poder tratar la descrita complejidad y para tener una cierta guía para la descripción respetando los tres principios mencionados de TRA, se aplicó el enfoque “Poco Bosque”: POCOBOSC se refiere a POsicionamiento, COgnición, a

tratar emBOtellamientos y eSCalamiento (Laats, 2005). En general, la metodología que se aplica en la presente investigación recomienda actuar con modestia, darse cuenta de que hay una ausencia de una verdad general, tratar de entender complejidades de la mejor manera posible, y tratar de entender la situación local y sus particularidades, en vez de querer descubrir “generalidades”.

CAPÍTULO II
El escenario

En el tema de la construcción de megaobras de desarrollo en la región de Madidi y Pilón Lajas existe una constante presencia del dilema que actualmente es el mayor dilema de la humanidad: mantener el actual estilo consumista de vida o sobrevivir. En el contexto de la Amazonía este dilema refiere a la opción de un aprovechamiento (acelerado) de los recursos naturales de la Amazonía frente a la opción de una gestión más sostenible, respetando los derechos de la población originaria y preservando la biodiversidad de la zona (Laats, 2010). Aunque la cuestión parezca taxativa, existen matices que la hacen más compleja.

En el mencionado contexto, si bien existe una gran conflictividad entre los actores involucrados, también existe un cierto consenso sobre el desafío de mantener o mejorar la calidad de vida (que es diferente a mantener el actual estilo de vida) y al mismo tiempo lograr la supervivencia de las actuales y futuras generaciones. A nivel global se observa por un lado una tendencia a explotar los "recursos naturales", petróleo, minerales, etc., de las regiones del mundo que todavía no han sido tocadas por actividades humanas de manera intensiva: Antártida, profundidades de los océanos y mares, glaciares, y los bosques prístinos. Mientras, por otro lado, crece la preocupación y avanzan las medidas para frenar el cambio climático. Parece sin embargo que la atención al cambio climático está disminuyendo a causa de temas "más tradicionales", como la preservación de la biodiversidad y los derechos de los pueblos indígenas.

Con respecto al contexto local, a nivel de la Amazonía se ve que sus nueve gobiernos están proponiendo y ejecutando megaobras,

impulsando la explotación de los recursos naturales y promoviendo la colonización de la Amazonía. Para este fin, diversos países están ejecutando programas nacionales e internacionales. A nivel nacional el programa más conocido es el Programa de la Aceleración de Crecimiento (PAC) de Brasil, mientras a nivel internacional se implementa desde el año 2000 la iniciativa para la IIRSA.

Detrás de estos programas y políticas existen varios discursos. A continuación se realiza un análisis de los principales. Se empieza con un análisis del discurso sobre la "conquista de la Amazonía" que es un discurso análogo a la "conquista del Oriente" por los EEUU[6]. Los intereses detrás de la "ocupación" de tierras "todavía no desarrolladas" (con una alta biodiversidad y en muchos casos con la presencia de pueblos indígenas no conectados o en aislamiento voluntario) son enormes. Tradicionalmente, las empresas madereras, la ganadería extensiva y la agroindustria soyera empujaron dicha ocupación. Últimamente, las fuerzas principales detrás de la "conquista de la Amazonía" son empresas mineras, eléctricas, constructoras de carreteras, empresas de biocombustibles y de represas hidroeléctricas cuyo fin es producir energía para el libre mercado, y conseguir energía barata para la producción de aluminio, entre otras cosas.

Los críticos de esta lógica expansionista atribuyeron las prácticas descritas al capitalismo y al neoliberalismo y creyeron que los nuevos gobiernos izquierdistas sudamericanos, elegidos a fines de los años noventa y la primera década de este milenio, iban a cambiar esta lógica. Sin embargo, en la práctica los gobiernos de Bolivia, Venezuela, Ecuador y Brasil continúan con políticas expansionistas, aunque sea con una cara más social. El analista uruguayo Eduardo Gudynas (2010) denomina este proceso como "neo-extractivismo progresista". Gudynas argumenta que "el neo-extractivismo de los actuales gobiernos progresistas es un nuevo ingrediente de una versión contemporánea del desarrollismo. Ciertamente no es un neoliberal encubierto, ya que se han dado cambios sustanciales, y algunos son muy importantes, como los programas de asistencia social. Pero tampoco puede decirse que son una forma de desarrollo

6 Ver por ejemplo el discurso de Lessa, ex presidente del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES) (Laats, 2010).

alternativo, donde se generan transformaciones hacia una mayor equidad o calidad de vida. Encierran la potencialidad de controlar los sectores productivos bajo fines nacionales, pero también acecha el peligro de un autoritarismo desarrollista. Estas son las cuestiones que están comenzando a ser discutidas en varios países sudamericanos, donde los temas ambientales se convierten en el nuevo desafío y la nueva frontera para la izquierda" (Gudynas, 2010: 7).

Otro discurso dominante relaciona el bienestar de la población con el crecimiento económico. La política del gobierno de Brasil es en este sentido extrema, porque enfatiza la necesidad de aceleración de crecimiento a través de su PAC, cuya primera fase ya terminó y cuya segunda fase empezó el año 2010. IIRSA, a su vez, es un acuerdo que está basado en la visión desarrollista de crecimiento económico que se vincula con la construcción de megaobras de infraestructura.

El ex-Presidente peruano Alan García utiliza la metáfora del *perro del hortelano* con la cual argumenta que "hay actores interesados en el desarrollo" y "los perros del hortelano" vienen a ser quienes están en contra del desarrollo. Este discurso causa muchas molestias, sobre todo en la población indígena peruana. El drama de Bagua, que ocurrió el 5 de junio del año 2009 y que causó la muerte de varios indígenas y policías, tiene una relación directa con la política del gobierno de Perú de ocupar la Amazonía y fomentar la explotación de los recursos naturales de aquella región.

Contextualizando, en el año 2000 la primera cumbre de presidentes de América del Sur tuvo lugar en Brasilia. En ese encuentro se lanzó la Iniciativa para la IIRSA que tiene como propósito integrar los diferentes proyectos de infraestructura nacional en un megaproyecto regional, con el supuesto propósito de estimular el desarrollo y la integración de sub-regiones aisladas.

IIRSA es un proyecto común de los doce estados sudamericanos, implementado mediante las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones. La iniciativa IIRSA está respaldada por tres instituciones financieras multilaterales que forman el Comité de Coordinación Técnica de IIRSA: el BID, la Corporación Andina de Fomento (CAF), y Fondo Financiero para

el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Además, está respaldado por el co-financiamiento de los gobiernos nacionales de cada Estado sudamericano y por otras instituciones financieras nacionales e internacionales.

Este megaprograma consta de diez ejes de integración que abarcan 507 proyectos de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones, los cuales representan una inversión estimada de más de 68.910 millones de dólares (mapa 1). Los proyectos son escogidos a partir de criterios que conjugan la cobertura geográfica de países y regiones, los flujos comerciales existentes y los potenciales, las inversiones que se hayan realizado recientemente, el interés y grado de participación del sector privado y, finalmente, la sustentabilidad ambiental y social de los proyectos.

Mapa 1
Los 10 ejes de IIRSA

Fuente: www.iirsa.org.

El Corredor Norte, la carretera que conectará La Paz con el norte de Bolivia, que es el principal caso de este libro, es un proyecto IIRSA.

Sin embargo, paralelamente a estas políticas extractivistas, los Gobiernos "amazónicos" también están implementando programas y políticas ambientales. Por ejemplo, en Perú se instaló un Ministerio de Ambiente, en Brasil existen grandes programas contra la deforestación, y Ecuador y Bolivia están adoptando políticas de "Vivir Bien" y de derechos de la Naturaleza.

Con respecto al contexto boliviano, el presidente Evo Morales destaca en varios de sus discursos que Bolivia plantea "vivir en armonía con la Madre Tierra". Concretamente, Bolivia propone la necesidad de aprobar en las Naciones Unidas los Derechos de la Madre Tierra, y tiene un papel protagonista en la incidencia mundial por tener acuerdos rígidos y vinculantes para frenar el cambio climático.

Sin embargo, paralelamente se vive de la explotación de los hidrocarburos (particularmente del gas), que en 2009 generaron el 51% de los ingresos por exportaciones; le siguen en importancia la explotación minera (22%), la industria manufacturera (22%) y la producción agroindustrial de soya (5%). Por lo tanto, Bolivia es un país de perfil marcadamente extractivista, y el actual gobierno no sólo no ha combatido este modelo sino que lo ha fomentado, puesto que su proyecto político se financia con los fondos generados especialmente por la exportación del gas.

Profundizando al respecto, un eje central de la política del gobierno son los megaproyectos de infraestructuras: carreteras, líneas eléctricas, líneas férreas, gasoductos, represas, etc. Para ello, se trabaja en conjunto con países vecinos y amigos, como Brasil y Venezuela, con quienes se planifica la construcción de una red de carreteras en la Amazonía, el establecimiento de un gasoducto trans-amazónico o la construcción de múltiples represas sobre el río Madera y sus afluentes. Destaca también el impulso dado a la aprobación de proyectos para la construcción de carreteras en toda la región amazónica, atravesando parques nacionales de enorme importancia ecológica donde viven múltiples pueblos indígenas amazónicos.

Al mismo tiempo, el gobierno está impulsando la elaboración de proyectos para la construcción de represas en los principales ríos del norte amazónico del país (Beni y Madre de Dios), en coordinación y con el financiamiento a crédito del gobierno del Brasil, que está construyendo dos enormes represas sobre el río Madera (San Antonio y Jirao) (Pascual Sala, 2010).

Para una comprensión mayor de las implicaciones de todo lo anterior, es necesario mencionar los aspectos de la legislación boliviana. La Constitución es la norma suprema del ordenamiento jurídico boliviano y goza de primacía frente a cualquier otra disposición. La actual Constitución prescribe que es deber del Estado y de la población conservar, proteger y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales y la biodiversidad, así como mantener el equilibrio del medio ambiente. Por esto, la población en general tiene derecho a participar en la gestión ambiental, a ser consultada e informada previamente sobre decisiones que pudieran afectar la calidad del medio ambiente.

El mayor énfasis se hace, sin embargo, en los indígenas originarios campesinos, quienes tienen derecho al uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales renovables existentes en su territorio sin perjuicio de los derechos legítimamente adquiridos por terceros. Se respeta y garantiza el derecho a la consulta previa obligatoria, realizada por el Estado, de buena fe y concertada, respecto a la explotación de los recursos naturales no renovables en el territorio que habitan. Además, tienen derecho a la participación de los beneficios de la explotación de los recursos naturales en sus territorios. Mientras no se promulguen nuevas leyes adecuadas al nuevo marco constitucional, seguirá vigente la legislación que actualmente se aplica.

La legislación ambiental boliviana anterior a los años 90 se caracterizaba por estar contenida en regulaciones dispersas, en normas sectoriales o más bien por constituir una normativa con poca relevancia ambiental, que en muchos casos no lograba cumplir los efectos deseados. En lo que hace al marco institucional, tampoco se contaba con instituciones responsables, especializadas en el tema ambiental, o las funciones recaían en diversas autoridades.

Un principal hito de la historia de la legislación ambiental boliviana es la promulgación de la Ley del Medio Ambiente de 1992, que incluye básicamente todo aquello que a inicios de los años noventa se podía esperar de una ley destinada a proteger los recursos naturales. Ahora requiere una actualización para adecuarse a los cambios ocurridos desde su promulgación. La Ley del Medio Ambiente tiene, pues, un enfoque integral, abarcando temas referidos a los recursos naturales renovables y no renovables, a las Áreas Protegidas, a la evaluación de impacto ambiental, ordenamiento territorial, además de tipificar los delitos ambientales. A partir de esta ley se puede hablar de gestión ambiental y de gestión de conflictos ambientales en Bolivia. Otras leyes relevantes son la Ley Forestal de 1996 y la Ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria, más conocida como Ley INRA.

Todo esto se retoma el 7 de diciembre de 2010, cuando se aprueba la Ley de Derechos de la Madre Tierra, que ha sido aprobada en grande y en detalle tanto por la cámara de Diputados, como por el Senado, faltando sólo la firma del Presidente Evo Morales para su promulgación. La ley define a la Madre Tierra como el sistema viviente dinámico conformado por la comunidad indivisible de todos los sistemas de vida y los seres vivos, interrelacionados, interdependientes y complementarios, que comparten un destino común. En su versión corta consta de tres capítulos y diez artículos, en los que se consagran los principios de la misma (armonía, bien colectivo, garantía de regeneración, respeto y defensa de los Derechos de la Madre Tierra, no mercantilización e interculturalidad). Asimismo, se la declara sujeto colectivo de interés público y dota a todas las bolivianas y bolivianos de los derechos establecidos en la ley, a formar parte de la comunidad de seres vivos que componen la Madre Tierra, de forma compatible con sus derechos individuales y colectivos.

La ley define tanto los Derechos de la Madre Tierra (a la vida, a la diversidad de la vida, al agua, al aire limpio, al equilibrio, a la restauración y al derecho a vivir libre de contaminación) como los deberes del Estado Plurinacional, especialmente en lo que refiere al desarrollo de políticas públicas en defensa de la Madre Tierra. La ley además menciona formas de producción y patrones de consumo equilibrados y bajo la perspectiva del "Vivir bien", además de demandar el reconocimiento de la deuda ambiental a través de

financiamiento y transferencia de tecnologías limpias, y promover la paz y la eliminación de las armas nucleares. Y no sólo se le encomiendan deberes al Estado sino a las personas, que deben defender y respetar los Derechos de la Madre Tierra, así como asumir prácticas de producción y hábitos de consumo en armonía con la *Pachamama*. Finalmente, se crea la Defensoría de la Madre Tierra, cuya misión es velar por la vigencia, promoción, difusión y cumplimiento de los derechos de la Madre Tierra establecidos en la ley.

Sin embargo, hasta la fecha, todavía tiene vigencia la Ley de Medio Ambiente de 1992, y es demasiado temprano para especular sobre las implicancias de la nueva ley de la Madre Tierra. Se menciona anteriormente que el marco legal boliviano, al igual que la política del gobierno, refleja el dilema amazónico. Existen leyes a favor de la explotación de recursos naturales, sin embargo también existen leyes a favor de la conservación a la naturaleza y leyes para proteger los derechos indígenas. A menudo, en los casos judiciales, de antemano no se puede predecir si la sentencia está a favor del medio ambiente o de la explotación de recursos naturales.

En un afán de señalar ministerios o instituciones estatales que juegan un papel importante en la problemática, la presente investigación ha ubicado los siguientes:

– El Ministerio de Medio Ambiente y Agua (MMAyA) tiene competencias en el nivel central del Estado sobre conservación y protección del medio ambiente, planificación ambiental, biodiversidad, vida silvestre, biotecnología, recursos genéticos, tuición sobre Áreas Protegidas. También maneja los temas del agua en todos sus estados, riego y manejo integral de cuencas y rehabilitación forestal de cuencas y áreas degradadas, cambio climático, biocomercio, prevención y control de riesgos, contaminación hídrica, atmosférica, sustancias peligrosas, agroquímicos y desechos industriales, además de la gestión de residuos sólidos y de promover el ejercicio del control y participación social en las actividades emergentes de las mismas.
– Es el Viceministerio de Medio Ambiente, Biodiversidad y Cambios Climáticos el que ejerce las funciones de Autoridad

Ambiental Competente Nacional (AACN), en el marco de las atribuciones establecidas en la legislación ambiental. Además, entre otras competencias, formula e implementa políticas, normas para el aprovechamiento sustentable de la biodiversidad, recursos naturales, protección y conservación del medio ambiente y recursos hídricos. Coordina con las instancias ambientales competentes a nivel departamental, municipal y sectorial las acciones relacionadas con la temática ambiental que surjan de los procesos de planificación. También promueve la integración de la dimensión ambiental en la planificación en los diferentes ámbitos, instancias y sectores, impulsa el desarrollo de sistemas nacionales y departamentales de impacto y control de la calidad ambiental y realiza fiscalización ambiental a nivel nacional.

– El SERNAP es una entidad desconcentrada del MMAyA. Depende funcionalmente del Viceministerio de Medio Ambiente, Biodiversidad, Cambios Climáticos y Gestión y Desarrollo Forestal. Las principales atribuciones del SERNAP son proponer normas y políticas para la gestión integral de las Áreas Protegidas del Sistema Nacional Áreas Protegidas (SNAP), planificar, administrar y fiscalizar el manejo integral de las Áreas Protegidas de carácter nacional. También debe garantizar la conservación de la biodiversidad y valores de interés científico, estético, histórico, económico y social, normar y regular las actividades de las Áreas Protegidas del SNAP de acuerdo a sus categorías, zonificación y reglamentación, promocionar la protección y conservación de los recursos naturales, la investigación científica, recreativa, educativa y de turismo ecológico.

Aunque en teoría la institucionalidad boliviana sobre la gestión de Áreas Protegidas y temas medio ambientales en general está bien desarrollada, en la práctica se observa limitantes en su funcionamiento. Por ejemplo, en algunos casos faltan recursos financieros adecuados, en otros casos no hay suficiente personal calificado, también existen problemas de coordinación, y a veces entidades extractivistas (por ejemplo Ministerio de Hidrocarburos, o de obras públicas) se sobreponen a las instituciones responsables para la gestión medioambiental.

Con respecto al contexto local, el Madidi y el Pilón Lajas forman el conjunto de Áreas Protegidas con mayor riqueza de ecosistemas y especies de Bolivia, teniendo renombre a nivel continental y mundial. La región subandino-amazónica del Madidi-Pilón Lajas (ríos Tuichi, Beni y Quiquibey) constituye la de mayor biodiversidad de Bolivia (Ribera, 2010), con más de 7.000 especies de plantas, más de 800 especies de aves, alrededor de 200 especies de mamíferos, 100 especies de reptiles y 100 especies de anfibios.

Como se dijo anteriormente, el Madidi forma parte del Corredor de Conservación Vilcabamba-Amboró, de una extensión de casi dos millones de hectáreas y la excepcional diversidad de hábitats y especies que alberga, siendo el Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado Madidi (PN-ANMI Madidi) sin duda una de las Áreas Protegidas más importantes del país y del mundo. En el caso de Pilón Lajas, éste opera como TCO y a la vez como área protegida. Para el caso del Madidi, en su interior se desarrolla la TCO Tacana denominada "San Juan de Uchipianomas". Al interior del Madidi y del Pilón Lajas viven poblaciones indígenas pertenecientes a los pueblos tacana, esse ejja, mosetene, y tsimane. En relación a los pueblos sin contacto inicial, el gobierno de Evo Morales aprueba el 15 de agosto de 2006 la Resolución 48 decretando "Zona Intangible y de Protección Integral de Reserva Absoluta" a los territorios dentro del Madidi, un área protegida nacional donde vive uno de los últimos pueblos aislados del país, que se presume sea heredero de los Toromonas. La Resolución 48, que expresa la cristalización de años de trabajo en torno a la situación del pueblo aislado al interior del Madidi, abre un precedente estratégico para la protección de los pueblos indígenas aislados de Bolivia.

Sin embargo, a estas políticas de protección y discriminación positiva para estos pueblos vulnerables se sobreponen intereses y políticas opuestas, como concesiones hidrocarburíferas al interior del Madidi, explotación de madera, y aumento de la agro-industria. A ello se suman los planes por la construcción de carreteras en su área de influencia, por ejemplo Corredor Norte y San Buenaventura-Ixiamas, e Ixiamas-Puerto Chivé, y planes para construir caminos en su interior, por ejemplo Apolo-Ixiamas.

De la misma manera, el caso de la TCO Pilón Lajas se caracteriza por ser una de las pocas Áreas Protegidas de Bolivia con administración compartida, lo que le confiere un interés particular para el SERNAP. Sin embargo, la co-administración ha tenido un apoyo limitado, por lo que aún no ha logrado constituirse en impulsora de una verdadera gestión, coordinada con la administración de la reserva por un lado y con las comunidades por otro. Asimismo, en el Pilón Lajas se siente el crecimiento progresivo de los asentamientos de colonización a los lados de la carretera Rurrenabaque-Yucumo. Los últimos 25 años la región ha experimentado profundos cambios vinculados tanto a la llegada de un gran número de colonos del altiplano, de los Yungas y del Alto Beni, como al ingreso de empresas madereras, que aún continuaban operando al interior de la reserva hasta muy reciente fecha.

En el caso del Madidi, éste se caracteriza por la diversidad de actores que interactúan en la zona. Se mencionan los actores directamente reconocidos y que forman parte del comité de gestión[7]. Cinco municipios forman parte del Madidi: Ixiamas, San Buenaventura, Guanay, Apolo y Pelechuco. Otras organizaciones influyentes son los comités cívicos de Guanay, San Buenaventura, Ixiamas, y Apolo. Por parte del Estado, el SERNAP está representado por la Dirección PN-ANMI-Madidi.

Por otro lado, el Pilón Lajas es un área que en relación al Madidi es más pequeño en extensión, pero también rico en actores y en diversidad de conflictos por acceso a recursos. Existen los siguientes pueblos indígenas en la región de Pilón Lajas: tsimanes, mosetenes, tacanas. Cuentan con territorios indígenas reconocidos por el Estado. El CRTM es el actor principal en la gobernanza del Pilón Lajas, un área con doble categoría, Tierra Comunitaria de Origen y a su vez Reserva de la Biosfera. Debido a que el CRTM tiene su sede en Rurrenabaque, la relación con los actores locales de este municipio es permanente, comparte su terreno de oficina con el SERNAP y tiene una muy buena relación con el gobierno Municipal, los operadores turísticos, la Fuerza Naval y otros actores del pueblo. Otras organizaciones

7 En la figura 6, se puede ver la complejidad de actores que se relacionan y existen en el área.

indígenas de influencia en la gestión del área son la Organización de Pueblos Indígenas Moseten (OPIM), y el Gran Consejo Tsimane. Al interior y en los alrededores de Madidi existen las TCOs Tacana 1, Lecos, y San José de Uchupiamonas. CIPTA, PILCOL y CIPLA son organizaciones representantes de estos pueblos indígenas.

Los colonos que viven en los alrededores de las Áreas Protegidas de Pilón Lajas y Madidi son migrantes de origen indígena aymara y quechua, que se trasladaron a esta región buscando tierra y una nueva forma de vida. Trasladaron consigo sus prácticas culturales, organizativas y productivas de tierras altas y valles. Tienen un acceso a la tierra de forma familiar con dotaciones entre 25 y 50 has. para uso agropecuario. Sus asentamientos se extienden a ambos lados de las carreteras y van conformando "fajas", que a medida que vienen otros colonos o las familias pioneras crecen, se van repartiendo en lotes. Los títulos de la tierra que poseen son muy variados, pro-indiviso, títulos comunales e individuales. Por otra parte, se tienen títulos de cooperativas agrícolas. Las organizaciones que aglutinan a los colonos en la zona de Pilón Lajas son la Federación Especial de Productores Agrícolas de Yucumo (FEPAY), ubicada en el municipio de San Borja y Federación de Comunidades Campesinas Agroecológicas de Rurrenabaque (FECAR). Los colonizadores que viven en cercanía del Madidi tienen como organización representativa la Federación Sindical de Productores Agropecuarios de la Provincia Abel Iturralde (FESPAI). Estas organizaciones tienen una gran capacidad de liderazgo entre sus bases y saben ejercer presión sobre las instancias políticas locales y nacionales para lograr la atención de sus demandas. Aunque sus actividades principales son la agricultura y el comercio, muchos colonos también se dedican a la extracción ilegal de madera. Son conocidos por su afinidad con el partido de gobierno del Movimiento Al Socialismo (MAS), con quien mantienen buenas relaciones. Esta relación de alianza con el gobierno les permite conseguir respuestas a sus demandas más fácilmente. Tienen representantes en el concejo municipal.

Un tercer grupo con significativa presencia son los ganaderos. Generalmente, están constituidos por familias descendientes de los migrantes provenientes de Santa Cruz, extranjeros y de otras regiones de Bolivia que llegaron a la zona durante el siglo XIX durante los

diferentes auges económicos. Es a partir de la mitad del siglo XIX, con los auges de la quina y la goma, cuando se consolida esta población. La mano de obra utilizada han sido los trabajadores de origen indígena bajo sistemas laborales provenientes de épocas coloniales y republicanas (habilito, enganche, empatronamiento). Los ganaderos están y han estado vinculados a los partidos políticos como Acción Democrática Nacionalista (ADN), Movimiento Nacionalista Revolucionario (MNR) y Movimiento de Izquierda Revolucionaria (MIR), que generalmente han copado la gestión municipal y se han favorecido con dotaciones de tierras. Están agrupados en asociaciones ganaderas en cada uno de los municipios, aunque tienen diferente importancia e influencia en su municipio (en San Borja y Reyes son muy influyentes, mientras que en Rurrenabaque tienen menor importancia).

El cuarto grupo son los campesinos originario-lugareños y la población urbana. Generalmente son personas de origen indígena o mestizos de tierras bajas, que en la actualidad se reconocen y están organizados como campesinos originarios en centrales campesinas. Con la llegada de los colonizadores, muchos campesinos originarios, optaron por articularse a las diferentes federaciones de colonizadores frente a la falta de otra organización, pero con el paso del tiempo y la influencia de intereses políticos se han conformado organizaciones propias a consecuencia de la formación de nuevas comunidades. Estas organizaciones también agrupan a habitantes de los pueblos que no tienen acceso a la tierra y que quieren acceder a algunas parcelas formando comunidades campesinas. Al ser habitantes mucho más antiguos que los colonos, se sienten con más derecho de acceder a la tierra que ellos. Otra organización como la Organización de Campesinos Originarios de Rurrenabaque (OCOR), que son tacanas, ha preferido una organización de tipo campesino y no indígena, accediendo a la tierra en forma de comunidades y no como TCO. En la región de Madidi existen comunidades campesinas que están agrupadas y organizadas en diferentes federaciones: Federación de campesinos de Apolo, Central Aten, Central Mohima, Central Los Altos, y la Cámara Regional de Turismo Abel Iturralde (CARETAI).

Pilón Lajas abarca los municipios de Rurrenabaque, Apolo, Palos Blancos. En el caso de Rurrenabaque, la relación del gobierno

municipal con el CRTM es muy buena e incluso se ha creado una oficina de interculturalidad. Por parte del Estado, el SERNAP está representado por la Dirección de la Reserva de Biosfera Pilón Lajas. Tienen su oficina en el mismo terreno que el CRTM.

La región de Pilón Lajas y Madidi se caracteriza por una polarización cultural-política. La parte que pertenece a Beni (Rurrenabaque, San Borja, Pilón Lajas) tiene la reputación de ser un área de "cambas" (gente del oriente del país), y de ser opositor al MAS, mientras la parte que pertenece a La Paz (San Buenaventura, Madidi) tiene la reputación de ser "colla" (gente del occidente del país) con una mayoría que vota a favor del MAS, y por ende tiene la reputación de tener una relación más cercana al gobierno. En la realidad, esta división no está tan marcada, sin embargo, en algunos discursos políticos, por parte del MAS y de los partidos opositores, se fomenta esta polarización. Observamos en el análisis de los conflictos que esta polarización cultural-política obstaculiza el diálogo entre las partes y una búsqueda mutua para bienes comunes.

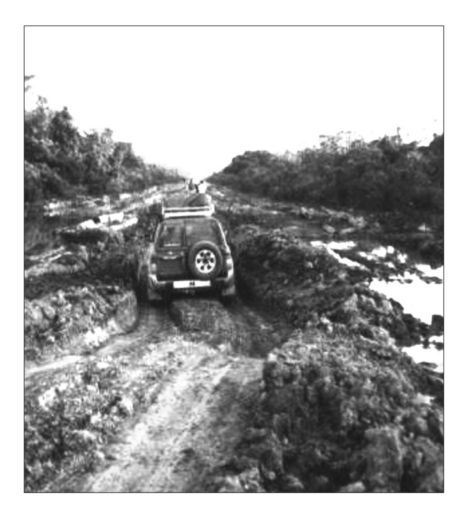
A partir de entrevistas y revisión de documentación se han identificado los siguientes conflictos provocados por las siguientes Megaobras:

– Corredor Norte
– Carreteras ramales, y especialmente la carretera Ixiamas-San Buenaventura
– Puente San Buenaventura-Rurrenabaque
– Represa de El Bala
– Actividades hidrocarburíferas
– Complejo Agroindustrial en San Buenaventura

En los siguientes capítulos se describe cada uno de estos megaproyectos, y la visión de los actores involucrados.

CAPÍTULO III
Corredor Norte

El Corredor Norte es la carretera de La Paz que se dirige a Guayaramerín y Cobija. Esta carretera forma parte del Corredor de Integración oeste-norte, el cual también incluye la carretera Desaguadero a La Paz, y los dos ramales El Choro, El Triángulo Peña Amarilla-Puerto Rico-Porvenir-Cobija y Yucumo-San Borja-San Ignacio de Moxos-Trinidad. Actualmente, el Corredor Norte es una carretera ripiada, construida desde hace años, y mantenida periódicamente. En época de lluvias se deteriora gravemente, por lo que se dificulta el tránsito, sobre todo de movilidades de alto tonelaje. El área afectada por el Corredor Norte incluye diferentes zonas con territorios indígenas y Áreas Protegidas.





El Corredor Norte con el actual estado de sus caminos. Fotografías: Miguel Suárez.

El Corredor Norte está conformado por dos proyectos de la Cartera IIRSA: "Carretera Guayaramerín-Riberalta/Yucumo-La Paz y "Carretera Cobija-El Choro-Riberalta". Ambos proyectos, considerados una prioridad dentro de la Iniciativa IIRSA, integran el Grupo 2 del Eje de Integración y Desarrollo Perú-Brasil-Bolivia. La carretera que unirá el altiplano con el norte amazónico tiene una extensión de 837 kilómetros. Los objetivos principales de este proyecto son:

- Conectar a través de Bolivia la red de carreteras del Estado de Rondonia en Brasil con la red de carreteras del Perú y Chile.
- Vincular la Amazonía boliviana y el estado de Rondonia en Brasil con la región del Pacífico y el sur del continente.
- Vincular regiones donde la intervención humana es escasa, pero las oportunidades de aprovechamiento de recursos son importantes.
- Integrar la zona central de la Región MAP.
- Facilitar y asegurar el libre movimiento tanto de la población como de productos, durante todas las épocas del año (www.iirsa.org).

Por otro lado, este corredor cruza tres departamentos (La Paz, Beni y Pando), y así influye en un área que tiene una extensión de 237.000 km^2. Esto representa aproximadamente un 26% del territorio de Bolivia.

Por otro lado, el corredor cruza tres regiones geográficas: la Cordillera y la parte subandina, las llanuras y los pie de monte, y el norte amazónico. Las Áreas Protegidas de Madidi y Pilón Lajas se encuentran en las primeras dos regiones. Con referencia a los costos, la entidad que está invirtiendo más dinero es el BID, financiamiento al que se suma la CAF, el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil (BNDES), y el Banco de Desarrollo Económico y Social de Venezuela (BANDES). Cada una de estas instituciones financieras tiene su propia política de préstamo (mapa 2 y recuadro 1).



Mapa 2
Ubicación del Corredor Norte

Fuente: Ministerio de Planificación del Desarrollo de Bolivia.

Recuadro 1
Financiamiento del Corredor Norte

Venezuela financiará con 300 millones de dólares la construcción del tramo entre las poblaciones de Santa Bárbara (La Paz) y Yucumo (Beni), mientras que Brasil lo hará en el tramo comprendido entre Rurrenabaque y Riberalta, constituyéndose en un importante polo de desarrollo para la región y cuya inversión alcanza los 230 millones de dólares.

El crédito concesional otorgado por el Gobierno de Venezuela a Bolivia está destinado a proyectos viales de integración en los departamentos de La Paz, Potosí y Chuquisaca. Se pavimentarán 180 kilómetros de carretera entre los tramos Santa Bárbara-Caranavi-Quiquibey con una inversión que alcanza los 200 millones de dólares.

Por su parte, el crédito de Brasil se ejecutará en dos fases de acuerdo con el protocolo suscrito por el presidente de Bolivia, Evo Morales y el ex-presidente de Brasil, Luis Inácio Lula Da Silva. En el documento se detalla que el primer tramo está compuesto por Rurrenabaque-Santa Rosa con una extensión de 95,7 kilómetros; Santa Rosa-Australia con 169,4 kilómetros y Australia-El Choro, con 168 kilómetros. La construcción de estos tres sectores demandará una inversión de 199 millones de dólares, bajo un financiamiento en términos preferenciales por parte del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES). El segundo tramo está compuesto por la ruta El Choro-Riberalta con 74,9 kilómetros y una inversión de 31 millones de dólares de carácter concesional por parte del Programa de Financiamiento a las Exportaciones (PROEX), administrado por el Banco de Brasil. Adicionalmente, el Gobierno brasileño construirá por cuenta propia un puente que unirá las poblaciones de Guayaramerín (Bolivia) y Guajá-Mirim (Brasil), lo que permitirá tener una carretera expedita que vinculará a la ciudad de La Paz con Porto Velho.

El proyecto contempla además la construcción del tramo Riberalta-Guayaramerín, financiado por la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el tramo El Choro-El Porvenir cuyo financiamiento aún no está definido.

Asimismo, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) como apoyo al desarrollo del Corredor Norte, ha participado en 7 operaciones por un monto total aproximado de 421,148 millones de dólares. Estas operaciones han consistido en: i) financiamiento de las obras de mejoramiento y pavimentación de los tramos Yucumo-Rurrenabaque y Yucumo-San Borja; ii) construcción y pavimentación parcial del tramo Quiquibey-Yucumo; iii) diseños del tramo Santa Bárbara-Caranavi; iv) construcción del tramo Cotapata-Santa Bárbara; y v) mejoramiento y mantenimiento del tramo La Paz-Cotapata.

Fuente: www.iirsa.org

En diciembre 2006 se publicó la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Corredor Norte y uno de los elementos de esta evaluación es la propuesta de un Plan de Acción Estratégica (PAE).

Las características básicas del PAE del Corredor Norte son las siguientes. El PAE se desarrolla en la región del Corredor, es decir, en una superficie de 234.000 km^2, en la que se encuentran 39 gobiernos municipales pertenecientes a los departamentos de La Paz, Beni y Pando.

El Plan consta de ocho programas:

1. Transporte e Integración Territorial
2. Desarrollo Económico Productivo
3. Pueblos Indígenas
4. Servicios Básicos
5. Tierra
6. Recursos Naturales y Ambiente
7. Planificación del Desarrollo
8. Fortalecimiento Institucional

Los Programas están conformados por subprogramas y componentes. El horizonte del PAE es de 15 años: 2006-2020. Se implementará con base en una Programación Operativa Quinquenal. La implementación de los programas demandará la inversión de unos US$ 45,3 millones, de los cuales US$ 23,4 millones se ejecutarán en el primer quinquenio. Serán beneficiados directa e indirectamente con la ejecución de los programas del PAE la población en la región del corredor que alcanza a 470.000 personas. Paralelamente, de acuerdo a estimaciones de la ABC, en el periodo 2006-2025, se tiene prevista una inversión aproximada de US$ 800 millones para la mejora y/o construcción del Corredor Norte.

Sin embargo, no se está cumpliendo el requisito de implementar el mencionado plan estratégico. La presente investigación se

concentrará en el tramo Yucumo-Rurrenabaque por su impacto directo en el Área Protegida de Pilón Lajas y su impacto indirecto en el Área Protegida de Madidi. El mejoramiento y pavimentación del tramo Yucumo-Rurrenabaque implica trabajos de movimientos de tierras, construcción de puentes, circunvalación del área urbana de la población de Yucumo, obras de drenaje, señalización y otras obras complementarias, con una inversión de más de 66 millones de dólares. La longitud de la carretera Yucumo-Rurrenabaque es de 101 kilómetros. ABC licitó en abril de 2009 las obras de mejoramiento y pavimentación de la carretera Yucumo-Rurrenabaque[8].

En abril 2010, la ABC firmó un contrato de supervisión con la consultora boliviano-española Iberinsa CPS Belmonte para controlar la construcción del tramo carretero Yucumo-Rurrenabaque. La supervisión tendrá un costo de 3 millones de dólares, con financiamiento del BID. La empresa encargada de la obra es Alto Beni, que además construirá los ramales que conforman la ruta Yucumo-San Borja, de 4,80 kilómetros, y la Circunvalación de Yucumo, de 2,43 kilómetros de longitud. La construcción de esa carretera comenzó inmediatamente después de que la supervisora liberó los frentes de trabajo, porque la Asociación Accidental Alto Beni, que se adjudicó la construcción del tramo a finales de 2009, ya movilizó maquinaria y acomodó campamentos para iniciar el trabajo. Según la ABC, la carretera será construida en 37 meses y generará al menos 450 empleos directos y 2.500 indirectos[9].

Luis Sánchez, director de la ABC, afirma: "La construcción de esa vía constituye una parte importante del corredor al Norte de La Paz, que ya inició las obras en el tramo Santa Bárbara-Caranavi-Quiquibey y que está elaborando el diseño para la construcción del tramo Quiquibey-Yucumo. Además, se espera el inicio del tramo Yucumo-Rurrenabaque. Después de Rurrenabaque, se tiene el compromiso de construir el puente que une San Buenaventura con Rurrenabaque, proyecto que está en proceso de financiamiento en el Banco Mundial y que forma parte de la construcción de la carretera

8 Artículo en www.hoybolivia.com, 19 de abril del año 2009.

9 Artículo en http://www.boliviaentusmanos.com/noticias/bolivia/articulo28181. php, 16 de abril del año 2010.

San Buenaventura-Ixiamas. Con este tramo se sigue dando avance a todo el Corredor Norte que ya está totalmente comprometido y sólo faltaría la construcción de Quiquibey-Yucumo, que sería el tramo que está terminando su diseño"[10].

En cuanto a la población directamente afectada, son mayormente comunidades campesinas las que se encuentran en el mismo tramo de la carretera, las comunidades indígenas se encuentran mayormente dentro del Área Protegida. A través de entrevistas y trabajos de grupos se identificaron varios (posibles) impactos. Primero se observó que las Áreas Protegidas impactadas, y específicamente Pilón Lajas, sufrirán cambios con el aumento de la población, los cambios en el uso de suelos, el aumento del chaqueo, la ganadería extensiva, la explotación maderera, y el aumento de la frontera agrícola. En las áreas de construcción ya se pueden observar impactos sobre la vegetación por la remoción de grandes cantidades de tierras, la pérdida de suelos fértiles, y la tala indiscriminada de árboles. La construcción de la carretera y procesos relacionados, como el incremento de la actividad ganadera, implica también el desplazamiento de hábitats naturales para muchas especies. Asimismo, la tala de árboles y los chaqueos hacen que las especies desaparezcan.

Igualmente, la caza indiscriminada de animales para comercializar sus cueros o carnes tiene un impacto enorme sobre la fauna de la región afectada por el Corredor Norte. En cuanto a la disponibilidad de agua, se observaron que se desvían los cauces de varios ríos, afectando a las comunidades que se abastecen de ellos. La demanda de agua aumentará a medida que se incrementen los asentamientos humanos, lo que redundará en el deterioro de la calidad del agua por los residuos de basuras, combustibles, aguas servidas y otros contaminantes. Luego, la migración e incremento de asentamientos humanos generará demanda de consumo de recursos naturales renovables y no renovables y también traerá consigo un posible incremento de la delincuencia y la apertura

10 Artículo en http://www.boliviaentusmanos.com/noticias/bolivia/articulo28181.php, 16 de abril del año 2010.

del mercado de tierras. Otro problema para algunos sectores de la población local es que la oferta para comprar tierras y su ocupación ilegal se incrementará; muchos colonos ya están empezando a vender su tierra, situación que provoca especulación. En el tramo de la carretera se nota la presencia de muchos aserraderos y según los pobladores esto se está incrementando cada vez más y con ello también se incrementa el tráfico ilegal de madera, aumentando la deforestación de estos bosques.

Por otro lado, las ventajas son básicamente a nivel económico, sobre todo por las personas y empresas que se beneficiarán de una mejor conexión entre la Amazonía boliviana y el resto de país y los que importan y exportan a Brasil y Perú. Además, habrá estímulos para el comercio local, y en general muchas personas se beneficiarán de la disminución del costo y del tiempo de transporte. Aunque muchas personas reconocen los impactos negativos mencionados, las ventajas de la carretera pesan más en la opinión de la mayoría de la población de la zona. Por lo tanto, no existe una oposición articulada contra la construcción de la carretera en la región de Madidi y Pilón Lajas.

Se trata, más bien, de un conflicto sobre cómo se va a construir la carretera. En este sentido, el conflicto principal es que el área protegida Pilón Lajas sufrirá muchos impactos por el Corredor Norte, tomando en cuenta que se construirá la carretera justo al lado de uno de los límites colindantes de esta área, mientras no existe ninguna claridad y certeza sobre medidas de mitigación de estos impactos. Este conflicto tiene que ver directamente con la decisión del gobierno y actores como el BID de no implementar el PAE.

El mapa 3 indica la zona de amortiguación del Pilón Lajas, por donde se está construyendo el Corredor Norte.

Mapa 3
TCO Pilón Lajas y el Corredor Norte



Fuente: Consejo Regional Tsimane Mosetene.

Algunos actores involucrados en este conflicto expresaron sus opiniones y percepciones acerca del Corredor. Según los representantes de SERNAP Pilón Lajas: "Una carretera significa desarrollo, pero también trae deterioro ambiental, las zonas de amortiguamiento del parque están siendo afectadas, la actividad agrícola está en aumento sobre la carretera". Por otro lado, Clemente Caymani, presidente de CRTM a su vez expresa que "unos aplauden esta carretera pero para nosotros es más presión sobre nuestro territorio". Asimismo, los miembros de CRTM expresan preocupación sobre invasión de colonos, presión interna del territorio entre comunidades, demanda y especulación de tierras, migración y aculturación.

Otra opinión proviene del Secretario de Interculturalidad del Municipio de Rurrenabaque, quien dice que "se está mejorando el camino y asfaltando y ya están empezando a vender sus terrenos los colonos, pero hasta ahora no conocemos una política para la mitigación de impactos". El representante de FECAR, a su vez, comentó que "se ha hecho un estudio y se tiene que indemnizar del centro del camino a 50 metros cada lado, se ha levantado un inventario de las casas afectadas por el derecho de vía".

Para gestionar y transformar el mencionado conflicto, el CRTM expresó querer capacitarse para superar su débil conocimiento sobre la normativa y procedimiento de quejas, y de poder plantear reclamos por el débil proceso de información y consulta. Además, el CRTM planea garantizar el territorio de su TCO a través de las leyes existentes. Luego, el CRTM pretende incidir en la ABC, las empresas y el Gobierno, para asegurar el respeto de los derechos de la población indígena afectada y, finalmente, el CRTM quiere mejorar la unión entre las comunidades para defender mejor el territorio.

Las opiniones anteriormente presentadas y sistematizadas muestran que se encuentra una oposición como tal contra la construcción de la carretera, aunque al mismo tiempo todos los actores locales entrevistados están preocupados por los impactos de la carretera y están a favor de la implementación del PAE.

A partir de todo lo anterior, y a través de la presente investigación y algunos otros pequeños proyectos, desde mayo de 2010, se está

impulsando la construcción de una plataforma para los afectados de la construcción del tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte. Los resultados de estas actividades son el tema principal de la segunda parte de este libro. Paralelamente, Fundación para el Desarrollo del Sistema Nacional de Áreas Protegidas de Bolivia (FUNDESNAP) y el Instituto de Ecología están implementando un proyecto para Comités de Monitoreo Ambiental de dos tramos de la carretera Corredor Norte (Yucumo-Rurrenabaque y San Buenaventura-Ixiamas). Dentro del marco del presente investigación, hemos tratado de articular las mencionadas actividades en la mejor manera posible: representantes del Instituto de Ecología participaron en dos talleres que se organizaron en Rurrenabaque, y se tuvo reuniones con FUNDESNAP y con el Instituto de Ecología en La Paz.

Habiendo dicho todo lo anterior, el Corredor Norte es probablemente el proyecto boliviano de mayor impacto, con la potencialidad y riesgo de cambiar profundamente las interrelaciones entre las diferentes regiones del país y específicamente entre el norte y el sur y entre las tierras bajas y las tierras altas. En este contexto, se debe tomar muy en serio la advertencia que el 74% de la deforestación que ha sufrido la región amazónica ha ocurrido en los terrenos situados en un área de hasta 50 km de distancia a ambos lados de las carreteras más importantes (Quak, 2009).

No existe una oposición organizada en contra de la construcción de la carretera. Sin embargo, varias personas y organizaciones, por ejemplo el CRTM, están preocupadas sobre cómo se está llevando a cabo la construcción y sobre la decisión de no ejecutar el Plan de Acción Estratégica que es uno de los requisitos claves de la Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor Norte. Como resultado de la presente investigación-acción, se ha podido avanzar en la construcción de esta plataforma. El proceso de construcción de esta plataforma es otro tema principal de la segunda parte de este libro.

Desde el enfoque de “PocoBosque”, se nota que en relación a la construcción de la plataforma, el posicionamiento es un aspecto clave. Es una tarea compleja y sensitiva de juntar actores, que están políticamente polarizados y que tienen varios conflictos entre ellos, para un objetivo común. En este sentido, algunas ONGs, organizaciones

indígenas, y organizaciones del Estado, han sido los facilitadores impulsores de la plataforma y actuaron coordinadamente como "grupo impulsor". Esta tarea requisó un perfil bajo. Actualmente, existe un desafío grande sobre qué actores se posicionarán como coordinadores de una plataforma más formal, en uno de los talleres se mencionó la posibilidad de que una universidad, el CRTM, una(s) ONG(s), la Defensoría del Pueblo o un conjunto de estos actores lo haga. Sin embargo, los participantes del taller también se dieron cuenta que el coordinador ideal para esta plataforma todavía no existe. Posteriormente, en los talleres de 18 y 19 de marzo y 30 de abril los participantes propusieron que la plataforma debe tener un directorio constituido por las organizaciones CRTM, FEPAY, FECAR, OCOR y los Municipios de Yucumo y Rurrenabaque. Se concluye que el tema del posicionamiento es clave para la transformación de los conflictos sobre el Corredor Norte, y específicamente para la construcción de la plataforma.

En cuanto a la cognición, se concluye que el conocimiento y las emociones juegan un papel principal en la transformación de este conflicto. Se observa que los mismos actores, quienes lograron un acuerdo sobre la plataforma el 2 y 3 de diciembre, tuvieron un conflicto emotivo y violento la semana posterior al encuentro sobre el puente entre Rurrenabaque y San Buenaventura (ver capítulo IV). En lo referente al conocimiento, se observa que muy pocas personas conocen sobre la existencia de la EAE de 2006, y la propuesta de la PAE. Asimismo, es difícil para actores locales ver el Corredor Norte en su perspectiva más amplia, es decir como ruta de importación y exportación a Perú y Brasil, como elemento del megaprograma IIRSA, etc.

En relación a los embotellamientos, se considera que la falta de la implementación del PAE es en este momento el obstáculo más grande para el posible éxito de la plataforma, y por ende para la transformación del conflicto que se trata. Es un conflicto con muchas escalas, la toma de decisiones se centra en La Paz (Ministerios, ABC) y Washington (BID). Es un proyecto que involucra tres países (Bolivia, Perú y Brasil), que abarca tres departamentos, y que cambiará las interrelaciones de todo el país, mientras los impactos más fuertes se sentirán a nivel local. Para el éxito de la plataforma es esencial un

flujo de conocimiento y financiamiento entre el nivel global, americano, boliviano, gubernamental y local.

En cuanto al aprendizaje social, se concluye que la construcción de la plataforma no es una experiencia neta de aprendizaje social, sino también un proceso de aprendizaje que recién esta iniciándose. El tema de gobernanza juega un papel clave en este caso. En la zona existen muchos planes, se mencionó la existencia del PAE, asimismo las organizaciones indígenas afectadas tienen sus Planes de Vida, el Área Protegida de Pilón Lajas tiene su Plan de Manejo, y Rurrenabaque y Yucumo tienen sus planes municipales. Desde una lógica de buena gobernanza, para disminuir impactos y para potenciar beneficios, en un caso de la magnitud del Corredor Norte, todos los actores responsables en conjunto con los actores afectados deberían esforzarse para que se ejecuten estos planes. Sin embargo, en el caso del tramo Yucumo-Rurrenabaque, recién a partir del proceso de construir una plataforma tal interés está generándose.

CAPÍTULO IV
Otros proyectos de infraestructura

1. La construcción de carreteras ramales: Ixiamas-San Buenaventura

Hay varios planes para la construcción de caminos secundarios ligados y relacionados con el Corredor Norte, algunos de los cuales se encuentran ya en fase de construcción (entrevistas con CRTM, SERNAP, CIPTA, Municipios de Rurrenabaque y San Buenaventura, y ABC):

- La carretera Pelechuco-Apolo es un camino que sale a Apolo y una empresa se está haciendo cargo del estudio.
- El ramal Yucumo-San Borja-Trinidad se encuentra todavía en fase de estudios, financiada por la CAF, pero se tiene el convenio con el gobierno de Brasil para que sea el BNDES quien invierta.
- La carretera Ixiamas-Apolo tiene un avance hasta Axariamas, el cual es un canal de fácil saqueo de madera. De Tumupasa a San José se ha levantado una plataforma.
- Ixiamas-Puerto Chive está ya en construcción y bordea el Madidi, estando a 2 km de su límite. La desventaja es que ese lugar presenta una topografía plana, por lo tanto no existe una serranía como límite natural. Además, existen tierras fiscales de interés para campesinos y colonizadores; este camino se constituye en un ingreso fácil al parque y, por consiguiente, ejercerá una presión en el mismo.

Se hace, pues, un énfasis en la carretera San Buenaventura-Ixiamas, siendo ésta la primera parte de un acceso desde el sur de Bolivia (La Paz) vía Rurrenabaque y San Buenaventura hacia el norte

de Bolivia (Cobija) y Perú. Es un proyecto que tiene una relación directa con el puente Rurrenabaque-San Buenaventura y el Complejo Agroindustrial de San Buenaventura. Es un camino que cruza la TCO Tacana y bordea el Área Protegida Madidi. En este sentido, esta carretera crea un camino de acceso al área (mapa 4).

Mapa 4
La carretera San Buenaventura-Ixiamas

Fuente: SERNAP.

Desde julio de 2010, el Gobierno de Bolivia ha solicitado el financiamiento de US$ 129 millones del Banco Mundial para rehabilitar la carretera actual entre Ixiamas y San Buenaventura. La inversión requerida para mejorar/pavimentar este tramo de 113 km es significativa en la relación entre Bolivia y el Banco Mundial. Por tener efectos directos, indirectos e inducidos en el Madidi, la TCO Pilón Lajas, otros territorios indígenas, áreas de bosque Amazónico, áreas de expansión migratoria y de producción agropecuaria, el proyecto tiene el potencial enorme de reordenar e incluso cambiar positiva o negativamente las dinámicas de desarrollo y conservación en la región.

El 5 de enero del año 2011, el Banco publicó el documento "Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental de la carretera San Buenaventura-Ixiamas" y luego los siguientes documentos de estudios complementarios:

- Mitigación de impactos ambientales directos durante la mejora de la carretera.
- Mitigación de impactos ambientales indirectos durante mejora y operación de la Carretera.
- Actualización del Plan de Reasentamientos e Indemnizaciones de Poblaciones Afectadas (PRIPA).
- Evaluación Social y Plan para Pueblos Indígenas (incluyendo procesos de consultas).

La propuesta del proyecto ha sido aprobada por el Directorio del Banco el 5 de mayo del año 2011. Anteriormente a esta decisión, el Banco Mundial finalizó la Evaluación Inicial del Proyecto (PAD por sus siglas en inglés) que examina en detalle el proceso del diseño del proyecto e identifica cuestiones o vacíos relevantes que puedan representar una violación a sus políticas. Bajo la nueva Política de Acceso a Información y Transparencia, el PAD puede ser público antes de ser enviado al Directorio para su consideración, a menos que el gobierno explícitamente haga un pedido de no hacer el documento público hasta después de su aprobación. En el caso de la carretera San Buenaventura-Ixiamas, recién después de la aprobación el Banco Mundial ha publicado el PAD. Así, el proyecto del Banco Mundial

para la carretera San Buenaventura-Ixiamas tiene el doble desafío de promover el incremento de la oportunidad económica para la población local, paralelamente a un fortalecimiento de la gestión de los recursos naturales, manejo de riesgos y el respeto de los derechos territoriales.

Según Donaldson y Laats[11], una observación inicial al proyecto del Banco Mundial es la subestimación del potencial multiplicador de la carretera al definir el área de influencia indirecta del proyecto en una franja de 12 km, en promedio, alrededor de la carretera. Teniendo en cuenta los incentivos para las futuras y potenciales inversiones que el mejoramiento de esta carretera crearía en la región, probablemente su área de influencia de impactos indirectos e inducidos abarque mínimamente toda el área norte del departamento de La Paz. Es importante tener en cuenta que la carretera no representa un simple y aislado proyecto caminero, dicha carretera debe ser tratada dentro de un análisis regional integrado.

Una segunda observación al proyecto del Banco Mundial, que es reflejo de la subestimación del potencial multiplicador de la carretera al definir el área de influencia indirecta, es la falta de secuencia lógica de inversión en planificación a nivel regional. Las intervenciones y tendencias de inversión en la región reclaman un instrumento de planificación regional como es una EAE, la cual está señalada en la propuesta del Banco dentro del Reporte Final de mitigación de impactos indirectos. Sin embargo, llama la atención que se proponga su realización después del proyecto. La experiencia en proyectos similares demuestra que la utilidad de este instrumento es casi nula cuando comienza después de la puesta en marcha de una inversión como la carretera.

Una tercera observación es con relación a las consultas públicas y sociales que se llevaron a cabo como parte del proceso de diseño del proyecto. En este caso, aparentemente todo el proceso de consulta duró 13 días durante el mes de noviembre. Se llevaron a cabo dos rondas de consulta con las comunidades, que duraron tres días cada

11 Governance in the Ixiamas-San Buenaventura Highway as a World Bank's Tangible 'Additionality' http://www.bicusa.org/en/Article.12399.aspx.

una, y con 5 días de entre medio. En la primera ronda, en un marco de 3-4 horas por día, se expuso y se hizo entrega de mucha información acerca del diseño del proyecto y, en la segunda, con el mismo marco de tiempo, los resultados de la Evaluación Social realizada con base en las consultas desarrolladas en la primera ronda. Este proceso de consulta consistió en abrir un espacio de preguntas tras cada segmento de exposición. Luego, el 4 de febrero la ABC organizó un taller de información con ONGs nacionales e internacionales que trabajan en el área del proyecto para presentar toda información relevante para las mismas, incluyendo los últimos estudios ambientales y sociales complementarios. Sin embargo, muchas ONGs nacionales trabajan en el área del proyecto y no han recibido informaciones sobre este taller.

Se puede criticar este proceso porque una Consulta Pública y Social es un proceso de cuatro rondas como mínimo. Primero debe realizarse una ronda inicial de "Información y Capacitación", luego viene una segunda ronda de "Consulta" propiamente dicha, y luego una tercera ronda de "Retroalimentación" con las comunidades. Finalmente, está la ronda de "Verificación y Validación" de los productos finales, posibles ajustes, presentación de presupuestos, responsables, compromisos y garantías para la implementación del proyecto y programas respectivos, su monitoreo, supervisión y evaluación conjunta. Comparando ambos procesos, se puede observar varias carencias en el proceso de consulta, el cual debiera ser completado de una manera más adecuada a través de una metodología de planificación que sea más participativa y culturalmente sensible.

En relación al tema de transparencia, se destaca que el Banco Mundial, a través del representante residente en Bolivia, Oscar Avalle, la especialista en desarrollo social y sociedad civil Ruth Llanos, y el responsable del proyecto Gylfi Palsson, y la ABC a través de su directora socio-ambiental Noemí Villegas y su coordinador con los pueblos indígenas Miguel Romero, estuvieron muy abiertos en la socialización de los antecedentes, avances y planes del proyecto Ixiamas-San Buenaventura. Sin embargo, quedan algunas preocupaciones sobre las cuales no se ha recibido respuestas convincentes.

Primero, los representantes del Banco Mundial dieron la impresión que los proyectos vinculados directamente a la carretera serán

de menor envergadura (¿no tendrán el tamaño requerido para un proyecto de la envergadura de la carretera Ixiamas San Buenaventura?), sino habrá una posibilidad de tener proyectos para la zona a través del programa Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM o GEF por sus siglas en inglés). Se puede preguntar si este proyecto se elaborará y se implementará a tiempo, es decir antes que los primeros impactos ocurran. Asimismo, cualquier proyecto de la envergadura de la carretera de Ixiamas-San Buenaventura, no obstante las oportunidades como el programa GEF, deberá contar también con un proyecto económico, cultural, social y ambiental de acompañamiento que sea vinculante y que satisfaga las demandas de la población afectada y los requerimientos ambientales, así como la normativa del Banco Mundial y del Estado boliviano. La empresa consultora principal es PCA, esta empresa tiene una cuestionada reputación en Bolivia, por ejemplo ALAI (17/10/2008) publicó una noticia sobre el cuestionable papel de PCA en Mutún, y El Diario (31/01/01) informó sobre el cuestionable papel de PCA en los estudios sobre del derrame de petróleo en el río Desaguadero.

El 29 de abril en la comunidad Buena Vista del municipio de San Buenaventura, la ABC hizo entrega, en una asamblea del pueblo indígena Tacana, del Estudio de Evaluación Social y Plan para Pueblos Indígenas, dos documentos que son parte de los requerimientos del Banco Mundial para el financiamiento de la carretera Ixiamas-San Buenaventura. A través de un acta pública, los comunarios y el CIPTA manifestaron que están de acuerdo con la carretera siempre y cuando en su implementación se "respete la normativa vigente de los derechos de los pueblos indígenas y la estructura orgánica del pueblo indígena". En cuanto al estudio y plan presentado, la Asamblea exigió a la ABC un tiempo prudente para revisar los documentos y dar su posición sobre los resultados.

Asimismo, en el acta, el Consejo del Pueblo Tacana solicita a la ABC contar con personal técnico que apoye en la socialización, complementación y adecuación del Estudio de Evaluación y el Plan para Pueblos Indígenas. El 13 de mayo, en una reunión de CIPTA, CPILAP y CIDOB con la ABC y el Banco Mundial, a través de una acta se reconfirmó la disposición de ABC y el Banco Mundial para que se reformule el Plan de Pueblos Indígenas. Asimismo, en esta reunión se

definieron reuniones posteriores en mayo y agosto para concretizar los acuerdos logrados. Luego, el 30 de mayo, en una reunión en las oficinas de CPILAP, se acordó una agenda para la reformulación del Plan de Pueblos Indígenas, específicamente acordaron que la reunión del Directorio de CIPTA para reformular el Plan Indígena se realizaría entre los días 6 al 10 de junio de 2011, el Consejo de corregidores entre el 21 al 25 de junio de 2011, y la Asamblea Consultiva, entre el 1 y 10 de julio del presente.

Luego, el jueves 2 de junio el coordinador de la presente investigación tuvo una reunión con Oscar Avalle, representante del Banco Mundial en Bolivia y con Ruth Llanos, especialista en desarrollo social y sociedad civil. Los dos funcionarios expresaron preocupación por los eventuales impactos de la carretera y la necesidad de tener un programa integral que permitiría un desarrollo sostenible basado en la riqueza natural y cultural para la zona. También enfatizaron la importancia de un plan indígena bien elaborado. Acordaron la importancia de una implementación participativa e independiente de las tareas pendientes de la carretera: el EAE, la estructura de supervisión, y los mecanismos de monitoreo.

En este caso, existe el desafío de no repetir la historia de la "Crónica de una muerte anunciada" (Hernández, 2008). Según Hernández, en el caso de la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez el Programa Apoyo Ambiental y Social (PAAS) no sólo se implementó con mucha demora, años después del inicio de la construcción de la carretera, y con mucha falta de coordinación, sino también hubo otro problema de fondo.

Hernández argumenta que

> Dado que la lógica subyacente al modelo PAAS es reconducir y no eliminar los efectos negativos, sin resultados concretos, el modelo institucional de "desarrollo sostenible" no garantiza la cohesión social y el cuidado del medio ambiente. Antes bien, los efectos negativos se agudizan con la confluencia de elementos de la racionalidad indígena que son contrarios al concepto de sostenibilidad "desarrollista", "oriental" o del "norte". Al tiempo que el programa de modernización en su conjunto canaliza sumas limitadas de dinero para el aprovechamiento de los supuestos beneficios de la carretera, se reconoce

expresamente la existencia de importantes efectos negativos (como la ampliación de la brecha de desigualdad social, la exacerbación de los conflictos socio-culturales y la degradación compulsiva y creciente del medio ambiente)[12]. El progreso de las acciones de protección socioambiental, que incluye incluso en su diseño la negociación de los préstamos mismos, debería en *última* instancia determinar las erogaciones financieras para la construcción de infraestructura" (Hernández, 2008: 5, 6).

Luego, el informe de Hernández demuestra que tal sincronía entre las acciones de protección socio-ambiental y las erogaciones financieras para la construcción de la carretera ha fracasado.

En el caso de la carretera Ixiamas-San Buenaventura, la empresa consultora PCA presentó un Plan Indígena que no estuvo conforme con las expectativas del Pueblo Indígena Tacana. En este momento, se sabe que la ABC y el Banco Mundial, por haber firmado dos actas de reuniones que tuvieron el 29 de abril, el 13 y el 30 de mayo con CIPTA, están de acuerdo que el pueblo indígena reformule el plan desde su propia perspectiva.

Para concluir, puede afirmarse que los planes y acciones para la construcción de carretera Ixiamas y San Buenaventura están avanzando rápidamente. La población aprobó la construcción de la carretera, pero exige los debidos proyectos de mitigación de impacto y exige proyectos que aseguran el bienestar de la población afectada y el medio ambiente.

Igual que en el caso del Corredor Norte, existe el riesgo que los actores responsables de la construcción de la carretera Ixiamas-San Buenaventura sobreestimen las posibilidades humanas de control, y existe el riesgo de una deforestación masiva, según la advertencia de Quak (2009). En el caso del Banco Mundial, este tema es muy particular, tomando en cuenta que esta organización es uno de los

12 "Tanto el Corredor como los caminos laterales que se abrirán después canalizarán grandes presiones potenciales sobre el medio ambiente, por lo que *la carretera constituye una formidable apuesta para el desarrollo o la degradación de los recursos naturales locales*, con consecuencias paralelas como la *concentración de riqueza y la exclusión social*" (*Informe Final* OmCED, 2001, itálicas del texto original).

financiadores principales de megaobras de infraestructura a nivel mundial y, por lo tanto, uno de los principales causantes de la emisión de gases invernaderos. Sin embargo, el Banco Mundial también gestiona el fondo más grande a nivel mundial para financiar actividades para controlar el cambio climático. En el caso de Ixiamas-San Buenaventura, esta dialéctica se presenta de manera prominente, porque el Banco Mundial ofrece financiar un megaproyecto de infraestructura y un proyecto de mitigación y/o adaptación al cambio climático al mismo tiempo, sin querer vincular estos dos proyectos. En este sentido, la carretera Ixiamas-San Buenaventura es uno de los ejemplos más claros del dilema amazónico.

Sin, embargo, en comparación del tramo Yucumo-Rurrenabaque, los actores responsables para la construcción de la carretera San Buenaventura-Ixiamas disponen más interés para la implementación de planes adicionales de mitigación de impacto y de proyectos sociales y ambientales. En este sentido, no obstante varias carencias en el proceso de consulta, transparencia y planificación, la gobernanza en el caso de la carretera de San Buenaventura-Ixiamas está funcionando mejor que en el caso del tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte.

En este sentido, el conflicto sobre la carretera San Buenaventura-Ixiamas está entre las organizaciones indígenas CIPTA -CPILAP-CIDOB, el Banco Mundial y la ABC. Las organizaciones indígenas no están en contra de la carretera, sin embargo, exigen que se la implemente de la mejor manera posible, respetando debidamente los derechos de consulta, de beneficio y recompensación, etc. Así, todos los actores involucrados expresaron estar contentos con el proceso de transformación de conflictos que se está llevando a cabo a partir de abril. En este proceso, ya se logró el resultado concreto de reformular el Plan Indígena, y parece que todos los actores están dispuestos de tomar en serio los otros temas pendientes: el EAE, la estructura de supervisión, los mecanismos de monitoreo, y otros proyectos de mitigación de impacto, productivos y socioambientales. Se rescata que el Banco Mundial parece considerar el éxito (integral) del proyecto de la carretera con todos sus componentes como algo muy importante, tomando en cuenta que es el primer proyecto de una carretera en la Amazonía financiado por

el Banco desde hace años. Aunque el proceso de transformación de este conflicto se inició desde hace poco, y que existen varios temas pendientes, es un ejemplo de un proceso de transformación de conflictos exitoso, en el cual la presente investigación ha jugado un papel importante.

2. La construcción del puente San Buenaventura y sus accesos

La construcción del Puente San Buenaventura y sus accesos[13] es presentado como un proyecto que posibilitará el acceso al norte paceño. Es decir, conectará poblaciones históricamente marginadas y deprimidas que en época de lluvias quedan prácticamente aisladas y sin posibilidad de transportar sus productos hacia Rurrenabaque, única vía para conectarse con La Paz. La construcción de este puente forma parte del Corredor Norte y en este sentido forma parte de IIRSA.

Como se mencionó anteriormente, en la actualidad se están pavimentando ramales estratégicos al Corredor Norte. Para la carretera San Buenaventura-Ixiamas hay planes muy avanzados y también existen planes para construir la carretera que una Ixiamas-Puerto Chive. Al concluir este tramo se estaría conectando todo el transporte de Pando hacia el norte paceño, aminorando considerablemente las distancias.

A largo plazo esto se convertiría en una ruta transoceánica, pues es factible transportar ganado en camiones de doble remolque hacia el Perú, donde el precio de la carne de res es casi el doble que en Bolivia. También podrían transitar otros tipos de transporte muy pesado y de larga distancia de Perú hacia Bolivia y de Bolivia hacia Perú y Brasil, por ejemplo soya y madera. Sin embargo, el actual diseño del puente y sus accesos contempla sólo el tráfico al norte paceño, y no está diseñado para un eventual transporte transoceánico. El conflicto principal que recae sobre el puente no es la construcción en sí, sino la ubicación del mismo (mapa 5).

13 Este acápite se ha elaborado con base en entrevistas y testimonios de diferentes actores sociales.

Mapa 5
Las tres alternativas originales de trazo para el puente Rurrenabaque-San Buenaventura



Fuente: Google Earth.

Los acontecimientos del conflicto empiezan en noviembre de 2006, cuando el consorcio de Carl Bro y CAEM a cargo del "Estudio de factibilidad técnico económico, impacto ambiental y diseño final del puente San Buenaventura y sus accesos" realizó la consulta pública en las poblaciones de Rurrenabaque y San Buenaventura. Informan que en teoría se habrían analizado tres alternativas de localización del puente, quedando con la opción que cruza el pueblo, a una cuadra de la plaza principal. Parece que sólo habrían analizado esta opción ya que no tenían datos sobre las otras dos alternativas. En 2006 se realiza la licitación y adjudicación del estudio de factibilidad y diseño final, que al parecer no ha sido un proceso informado, por ejemplo la municipalidad de Rurrenabaque no fue informada sobre el proceso.

El mismo año el consorcio Carl Bro y CAEM realizan el estudio de factibilidad y el diseño final. La consultora en ningún momento se aproximó para informar del proceso o recoger información de planes de desarrollo urbano, o cualquier otro criterio. En noviembre de 2006 se realiza la primera consulta pública de la consultora. En una reunión ampliada con la población de Rurrenabaque se pide que se analicen alternativas de localización y de acceso. En febrero de 2007 se publica el borrador final del estudio de factibilidad y diseño final. La municipalidad de Rurrenabaque hace un análisis técnico del informe con más de 30 observaciones de fondo. Entre los más graves se puede mencionar que no contempla el tema turismo, paisaje ni planes de desarrollo urbano de Rurrenabaque. En 2008 se realiza la aprobación técnica y administrativa del estudio por parte de la ABC. La Honorable Alcaldía Municipal de Rurrenabaque no fue informada del proceso y desconoció la versión final del estudio. En junio de 2010 la ABC hace informalmente entrega del perfil de proyecto e indica que está financiado.

Cabe señalar que el perfil de proyecto no incorpora ninguna observación de la consulta pública ni de las 30 observaciones técnicas de fondo, hechas tres y medio años antes. El 23 de julio de 2010, la Asamblea del Pueblo de Rurrenabaque se pronuncia a través del voto resolutivo Nº 001/2010 en favor de la construcción de un puente que no atraviese la infraestructura urbana de la ciudad y ratificando el rechazo a la ubicación de puente del proyecto de la ABC que no se modificó desde el 2006. El documento fue firmado por aproximadamente 4.000 ciudadanos. Luego, en 2010, la ABC realiza una visita informal a la alcaldía de Rurrenabaque acompañada por personeros del BID, financiadores del proyecto, quienes afirman que apoyarán la opción primera, que significa pasar por el centro de Rurrenabaque y que no se aceptarán otras alternativas. La decisión del BID de financiar el proyecto tiene su origen en que el Gobierno boliviano aceptó una oferta del Gobierno de Venezuela de financiar un tramo del Corredor Norte, que originalmente iba a ser financiado por el BID. Por esta razón, el BID cuenta con un superávit. Luego de reunirse con el Gobierno boliviano, el BID decidió gastar 16 millones de dólares para la construcción del puente San Buenaventura.

En los días 6 al 9 de diciembre, el conflicto sobre el puente estuvo extremadamente tenso. La intensificación del conflicto empezó el 22 de octubre del 2010, cuando:

> Los pobladores de Rurrenabaque les dijeron a las autoridades de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y al propio representante del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Baudouin Duquesne que no estaban de acuerdo que el puente pase por el centro mismo de la 'Perla Turística de la Amazonía' debido a que disminuiría la tranquilidad de la que anualmente más de 30 mil turistas disfrutan, pero además por el peligro que representa para sus hijos que estudian en establecimientos que se encuentran a lo largo del diseño de la vía. Como los argumentos técnicos no lograron convencer a los pobladores, el Gobierno decidió recurrir a los militantes del Movimiento Al Socialismo (MAS) para que organicen un bloqueo de caminos que desde el seis de diciembre dejó aislados a los habitantes de Rurrenabaque del resto del país. Al final se impuso la fuerza y no los argumentos técnicos para que se decida construir el puente a partir del próximo año (Molina, 2010).

Luego, el 5 de noviembre de 2010 alrededor de 200 pobladores de regiones rurales organizados por militantes del MAS marchan por las calles de Rurrenabaque exigiendo que se construya el puente propuesto por el Gobierno. Nueve días después, los habitantes del área urbana de Rurrenabaque protagonizan la Marcha por la Defensa de Nuestro Pueblo y se reunieron en un cabildo en la plaza principal "2 de Febrero", donde deciden ratificar su oposición al diseño propuesto por el gobierno a través de la ABC. A comienzos de diciembre, asambleístas, dirigentes campesinos del MAS y el alcalde de San Buenaventura presionan para que se inicie el bloqueo de Rurrenabaque a partir del 6 de diciembre por un plazo de 48 horas.

El 2 de diciembre de 2010, el representante del BID Baudoin Duquesne realizó declaraciones a la agencia ANF, señalando que el organismo internacional esperará hasta antes del primer semestre de 2011 para que el gobierno asuma la decisión de construir el puente entre las poblaciones de Rurrenabaque (Beni) y San Buenaventura (La Paz) que cuenta con un presupuesto entre 16 a 17 millones de dólares. "Nosotros vamos a esperar unos meses más, no sé yo, no puedo dar una fecha actualmente, pero si queremos utilizar estos

recursos en el marco de nuestra operación tenemos que decidirnos. Diría yo antes de la mitad del año próximo a más tardar", aseguró. El representante del BID manifestó que no existe la posibilidad de aumentar los recursos más allá de lo programado en caso de que se quiera edificar el puente sobre la isla como lo proponen las organizaciones y cívicos de la población de Rurrenabaque. El informe decía además que "semanas atrás el presidente de la ABC Luis Sánchez rechazó toda posibilidad de modificar el diseño de la construcción del puente y aseguró que la propuesta de la ABC es técnicamente más sustentable que la propuesta de las organizaciones e instituciones de Rurrenabaque que plantean que el puente sea ubicada por la isla".

El 4 de diciembre de 2010 se realiza un encuentro político institucional en la población lacustre de Guaqui al que asistieron representantes de ministerios, Policía, Fuerzas Armadas, legisladores, cooperación internacional y asambleístas departamentales donde se resuelve apoyar la construcción del puente Rurrenabaque-San Buenaventura, una de las mayores aspiraciones bolivianas por unir los departamentos de La Paz y Beni. El 5 de diciembre, el alcalde de Rurrenabaque, Yerko Núñez, exhorta a la ciudadanía de la población beniana a mantener la calma y evitar cualquier tipo de enfrentamiento ante el bloqueo de caminos anunciado por comunarios de la región, a partir de ese lunes, apoyando la construcción del puente San Buenaventura y Rurrenabaque de acuerdo al diseño de la ABC. Núñez explicó que se teme que las comunidades adyacentes que apoyan la construcción del puente por el sector determinado por el gobierno central lleguen a Rurrenabaque y provoquen enfrentamientos, por esta razón pide la población mantener la calma.

El 6 de diciembre más de 100 personas provenientes de San Buenaventura, provincia Iturralde del departamento de La Paz, ingresan a Beni para iniciar el bloqueo de la carretera que une Rurrenabaque con la sede del gobierno. Los movilizados exigen el inmediato inicio de obras del puente que atravesará el río Beni y unirá a dicha población beniana con San Buenaventura y que se ejecute tal y como fue proyectada por la ABC. El punto de bloqueo fue instalado a tres kilómetros de Rurrenabaque, con camiones y vehículos amontonados para impedir la salida e ingreso a la población beniana. La medida, según reportes televisivos originados en La Paz, causa la suspensión

de los viajes que desde Villa Fátima parten hacia el norte. Por su parte, el gobernador de La Paz, César Cocarico, quien se encontró en Trinidad desde el viernes 3 de diciembre de 2010 para buscar una solución negociada a esta divergencia con su homólogo Ernesto Suárez, manifiesta su preocupación por la medida de presión, "ya que la intención es que ambas regiones prosperen gracias a esta obra, y no así que genere enfrentamientos", dijo. El 7 de diciembre "masistas cercaron Rurrenabaque por un puente sobre el río Beni y tomaron el aeródromo de Rurrenabaque en demanda de la construcción del puente sobre el río Beni". En la declaración también exigen la expulsión de la ONG Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y Desarrollo (FOBOMADE) y de USAID.



Río Beni, por donde pasaría el nuevo puente. Fotografía: Henkjan Laats.

El 8 de diciembre el gobernador de La Paz, César Cocarico, anuncia que acordó con su colega de Beni, Ernesto Suárez, y autoridades de Rurrenabaque y San Buenaventura una reunión que se realizará en la localidad de Reyes para zanjar el problema de la construcción del puente. El mismo día, el Vicepresidente y Presidente en ejercicio, Álvaro García Linera, advierte que los obstáculos que postergan la construcción de un puente entre el norte de La Paz y el departamento del Beni frenan el desarrollo económico de las comunidades de esa región tropical de Bolivia. Asimismo, el 8 de diciembre cinco

personas, entre ellas un asambleísta departamental y el corregidor, son tomadas como rehenes.

El 9 de diciembre autoridades de La Paz y Beni firman un convenio que desactivó el conflicto. Rurrenabaque acepta que se construya un puente sobre el río Beni en el sitio elegido por la ABC. Las alcaldías de San Buenaventura y Rurrenabaque y la ABC llegan a un acuerdo, que obliga a esta entidad a modificar los accesos al puente. Tras la firma de un Acta de Entendimiento, oficializada en la población beniana de Reyes, los bloqueos son suspendidos y los rehenes tomados por los bloqueadores liberados.

La percepción de los actores en relación a la construcción del Puente es la siguiente[14]:

– Luego de la noticia que el BID ya no financiaría una parte del Corredor Norte, éste cuenta con un superávit de 16 millones para reutilizarlos en la construcción del puente San Buenaventura. La idea es conectar San Buenaventura y Rurrenabaque con Pando. Es un proyecto relativamente fácil y rápido porque los daneses de Carl Bro ya han realizado un estudio al respecto. La demanda de Rurrenabaque para cambiar de trazo significa mayor presupuesto y no se cuenta con más dinero asignado a ese proyecto. Lo que queda es que ambos pueblos se pongan de acuerdo. Optar por otros trazos significa tiempo y dinero. Según el BID, la oposición de Rurrenabaque está impulsada por un pequeño grupo "con dinero" que tiene intereses afectados por el trazo del puente. También opinan que el puente no afecta el turismo y que la opción que se propone no pasa por medio de la plaza. Comentaron que tienen plazos para resolver este tema. También expresaron que no se ha realizado un Plan de Reasentamientos e Indemnizaciones de Poblaciones Afectadas (PRIPA) y que es necesario empezar a hacerlo. Si no existe un acuerdo de ambas partes, el BID desistirá del financiamiento. La construcción es una oportunidad de ahora y no de aquí a dos años. Este es un proyecto que es

14 Fuente: entrevistas individuales y grupos focales o entrevistas colectivas, 2010.

parte de la política que está implementando Evo Morales en el norte paceño.

- La ABC considera que el puente es una prioridad y una exigencia desde la presidencia.
- El CIPTA ha manifestado que no se respetaron los derechos de consulta, argumentando que el objetivo principal de la carretera es conectar el ingenio azucarero.
- El Concejo Municipal San Buenaventura cree que el puente se va a construir, en beneficio de San Buenaventura y toda la región: Rurrenabaque, Ixiamas, Puerto Heath y Pando. Argumenta que cuando el nivel del agua asciende, existen grandes pérdidas de producción, ya que la provincia Abel Iturralde ha sido históricamente olvidada. Considera que Rurrenabaque tiene temor a que San Buenaventura despierte con el turismo y por eso apoya a la primera propuesta, que cuenta ya con un estudio pertinente.
- Los comunarios de San Buenaventura manifiestan que el proyecto ya está aprobado y que no se puede retroceder en la decisión. San Buenaventura no quiere pelear con Rurrenabaque.
- El Comité de Vigilancia de San Buenaventura cree que la opinión de Rurrenabaque está dividida, ya que en general, dicen ellos, la gente está de acuerdo con la construcción del puente. En Rurrenabaque se tienen muchas comodidades, como la carretera, el aeropuerto, y creen que con el puente se apuesta a un crecimiento seguro. El puente trae beneficios en relación con las cosechas en época de lluvias, ya que en esa época, como ya se mencionó, siempre hay grandes pérdidas. Expresan impaciencia, pues hace seis años que esperan la concreción del proyecto.
- El Comité Cívico San Buenaventura dice que el puente está listo a diseño final. La opción segunda no es estable y el presupuesto es del doble. Puerto Motor, la opción tres río abajo, no tendría beneficio. Los beneficios por el costo de los productos disminuiría, ya que existe un cobro por pasar la carga de Rurrenabaque a San Buenaventura. La forma de resolver esto, dicen, será mediante un proyecto de Ley de prioridad nacional. Hay un grupo en Rurrenabaque que se opone pero no es toda la población.

- El Alcalde de San Buenaventura expresa que solamente necesitan llegar a las orillas de Rurrenabaque, ya que el terreno en el que se asentaría esa parte del puente pertenece a la Fuerza Naval.
- El CRTM cree que el puente es una idea buena, aunque exigen que se realice en un lugar adecuado. Dicen que el lugar donde se quiere construir es una zona frágil e inestable y esta franja se extiende a San Buenaventura. Creen también que la ABC debería escuchar a ambas partes.
- El comité impulsor del puente Rurrenabaque opina que el pueblo tiene que estar informado y que debe haber consulta pública, ya que no se ha entablado diálogo con San Buenaventura. Existen 30 puntos con los cuales no están de acuerdo, entre ellos las fallas geológicas. Mencionan que la ABC no considera las otras dos alternativas que existen argumentando razones económicas. Reflexionan al respecto: ¿qué es más caro y cuánto más caro? ¿Vale la pena afectar nuestro ecosistema por costos económicos? El 2017 aproximadamente 3.200 vehículos de alto tonelaje pasarían al año por el pueblo. Manifiestan la inquietud de no haber realizado el trabajo como debería hacerse según la ley, ya que hasta ahora no se ha hecho el PRIPA y sólo se han considerado US$ 204.000 para la indemnización. La belleza de Rurrenabaque, indican, se encuentra desde la falda hacia adelante y es justamente por donde se quiere construir el puente y construir los accesos. Son un comité con facultades limitadas y sienten no tener el poder de decisión, además de temer una politización de su reclamo.
- La FECAR expresa estar de acuerdo con la propuesta de San Buenaventura, ya que en el pueblo, dicen, existen intereses personales para oponerse a la construcción del puente. Ellos apoyan la construcción por el desarrollo de la región. Creen que para FECAR es un beneficio, ya que por el transporte terrestre tienen planes de producir caña y necesitan una vía de acceso. En época de lluvias es impensable pasar al otro lado.
- El alcalde de Rurrenabaque piensa que el tema ha sido politizado, ya que siente que la propuesta no es escuchada, pues el proyecto no tiene PRIPA. Rurrenabaque es un municipio turístico y existen factores vitales dentro del proyecto que les afectan. Dentro de 15 a 20 años pasarán camiones de alto tonelaje. Es un

proyecto que no ha sido suficientemente socializado. El alcalde de San Buenaventura, denuncia su homólogo de Rurrenabaque, ha hecho muchas promesas para llegar al poder y ahora tiene que mostrar obras, una de ellas es el puente.

– La Brigada Parlamentaria Paceña cree que el norte paceño nunca ha crecido. Después de haber visitado las poblaciones del norte paceño, en Apolo se tiene el plan de impulsar un aeropuerto. En San Buenaventura se está impulsando el Complejo Agroindustrial. Primero se le ha dado viabilidad legal al proyecto. Se invitó a varias empresas a presentar propuestas, recibiendo proyectos de China, la Unión Europea, pero la propuesta de Brasil es la más interesante porque quiere invertir 320 millones de dólares en el complejo, aunque todo esto viene incluido con la construcción del puente.

Las entrevistas mostraron que no existe una oposición local contra la construcción del puente. Los habitantes de San Buenaventura (entonces los que viven "al otro lado" del río) dan más urgencia a la construcción del puente, y la ABC y BID advierten que se podrían perder los fondos disponibles para la construcción del puente si no se toma decisiones rápidamente. Muchos pobladores de Rurrenabaque a su vez prefieren actuar con más calma y prefieren que se ejecuten más estudios sobre las posibles ubicaciones del puente, porque temen que la construcción del puente en el sitio sugerido por la ABC y BID afectará el turismo y la calidad de vida de Rurrenabaque. La última noticia (Bolpress, 25/05/2011) sobre el puente es que una misión del Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI), que depende del BID, llegó al país para atender los reclamos de varias organizaciones que cuestionan la construcción de un puente sobre el río Beni, entre Rurrenabaque (Beni) y San Buenaventura (La Paz).

Aunque las diferencias de opinión sobre la construcción del puente no parecen demasiado distantes, en los días de 6 a 9 de diciembre de 2010, el conflicto sobre la ubicación del puente se puso muy violento y causó muchos daños materiales y "sentimentales". Así, pues, siguiendo la lógica de Leeuwis (2004), casi todos los conflictos son multicausales. Dentro de las causas están la polarización política en el país y la falta de voluntad de diálogo. Las personas a favor de la ubicación del puente propuesta por la ABC y el BID en

vez del diálogo optaron por medidas de fuerza y presión. Asimismo, parece que este caso es un ejemplo de la tesis que en Bolivia existe una cultura del "abismo"[15], es decir, existe una cultura en la cual las partes en los conflictos buscan la confrontación (bloqueos, etc.) muy rápidamente. Es decir, existe la tendencia en los conflictos de no alejarse sino de acercarse al "abismo"; sin embargo, a último momento evitan que se "caiga en el abismo" (por ejemplo, antes que haya muertos). Otra causa es la relación del puente con otros proyectos de "desarrollo", como por ejemplo el Complejo Agroindustrial de San Buenaventura. Posiblemente, esta "oportunidad de desarrollo" provocó un "sentido de urgencia" de varios actores a favor de una rápida construcción del puente. También existen varios desencuentros entre paradigmas, gran parte de la población de Rurrenabaque considera el turismo como la principal función económica de este municipio y perciben que la construcción del puente en el sitio propuesto no encaja dentro de la visión colectiva sobre turismo que desarrolló la población de Rurrenabaque en los últimos años. En cambio, la mayoría de la población de San Buenaventura no considera al turismo como su mayor función económica y, sobre todo, no existe una construcción conjunta sobre turismo en San Buenaventura. Asimismo, es posible que la victoria aplastante por parte del MAS en las últimas elecciones haya construido un sentimiento de poder por el cual simpatizantes del MAS obligan a los "opositores" a respetar sus decisiones y demandas. Otra causa principal del escalamiento del conflicto ha sido la actuación de ABC, y aún más del BID. En varias ocasiones, los representantes del BID expresaron que la "oferta" de financiar el puente sólo era para la ubicación primera y el plazo para decidirse sobre el puente fue limitado.

De igual forma, en cuanto al posicionamiento dentro de este conflicto, se percibe que pronunciamientos "polarizados" coadyuvaron a la violencia del conflicto, mientras que los gobernadores de Beni y La Paz actuaron como mediadores y transformadores del conflicto. Así, el alcalde de Rurrenabaque prefirió "la paz" entre los municipios de Rurrenabaque y San Buenaventura sobre los intereses y demandas específicos de Rurrenabaque.

15 Comentario de un especialista de manejo de conflictos de Programa de Apoyo a la Gestión Pública Descentralizada y Lucha Contra La Pobreza (PADEP).

En relación a la cognición, se percibe que las emociones jugaron un papel principal en la "explosión" del conflicto. También se apreció un desconocimiento general (por parte de la población de San Buenaventura y la población de Rurrenabaque) de la factibilidad de otras ubicaciones del puente. Al parecer, el principal embotellamiento en este conflicto ha sido la falta de voluntad para dialogar de varios actores de San Buenaventura y otros municipios.

Al igual que el Corredor Norte, la carretera Ixiamas-San Buenaventura es un conflicto con varias escalas: Washington, La Paz, gobernaciones y nivel local. Un aspecto notable de este conflicto es que los mismos actores, quienes lograron un acuerdo sobre la plataforma del Corredor Norte el 2 y 3 de diciembre, tres días después participaron en la intensificación del conflicto sobre el puente.

En relación al tema de gobernanza, el conflicto sobre el puente San Buenaventura-Rurrenabaque muestra un escenario de falta de coordinación y falta de respeto entre actores. Igualmente, la construcción del puente no es un elemento de un proceso de planificación integral coordinada, porque la decisión del BID de construir el puente surgió recién después de que sobraron fondos, los cuales fueron destinados a la construcción de un tramo del Corredor Norte. El proceso de consulta y transparencia muestra, pues, muchas carencias.

3. La construcción de la represa de El Bala

El proyecto de la construcción de la represa de El Bala fue bandera política de distintas gestiones de gobierno y de diferentes ex prefectos paceños, como por ejemplo Luis Alberto "Chito" Valle. Para llevar adelante el proyecto se aprobaron varias leyes en diferentes gestiones. Durante el gobierno de Hugo Banzer en 1998, la represa de El Bala fue declarada proyecto de prioridad nacional. Debido a su gran tamaño, altos costos e impactos ambientales el proyecto durmió por mucho tiempo, hasta que el 2007 durante el gobierno actual el proyecto es desempolvado mediante un Decreto Supremo que lo declara de prioridad nacional e instruye a la Empresa Nacional de Electricidad Bolivia (ENDE) que defina los mecanismos para realizar un estudio a diseño final del proyecto.

Los antecedentes[16] de la represa empezaron en 1984, cuando la presidencia del Congreso Nacional estaba en manos de Jaime Paz Zamora. Ese año se aprobó la Ley 628 que abría formalmente la posibilidad de realizar los estudios del proyecto de El Bala. Luego en 1998, durante la presidencia de Hugo Banzer, se aprobó la Ley 1887, que declaró prioridad nacional la construcción del proyecto múltiple de El Bala, con los siguientes objetivos: a) generar 2.700 MW de energía, b) habilitar para la agricultura 1,3 millones de hectáreas, c) crear un lago artificial de 2.000 km^2, d) hacer navegable el río Beni (sólo aguas arriba) y e) comunicar las regiones del altiplano y Beni. Diez años después, el 14 de julio del 2007, se firma el Decreto Supremo 29191, el cual tiene por objeto (Artículo 1) declarar de interés y prioridad nacional el aprovechamiento de la cuenca del río Beni y definir los mecanismos a través de los cuales se realizarán los estudios que se requieran hasta el diseño final, para impulsar el proyecto Hidroeléctrico denominado "El Bala". El año 2008, el Ministerio de Hidrocarburos y Energía y ENDE procedieron a la contratación de la consultora canadiense TECSULT-AECOM para iniciar una serie de estudios hidroeléctricos en la Amazonía de Bolivia e impulsar la represa de Cachuela Esperanza, proceso que al futuro, y según declaraciones de estas instancias, se extendería al proyecto de El Bala.

Varias instituciones y personas realizaron algunos proyectos de prefactibilidad. Originalmente, el megaproyecto implicaba la construcción de una represa de 159 metros de altura que formaría un inmenso lago artificial de 2.505 km^2 (250.000 has). El megaproyecto y el riesgo que implicaba para el Madidi y Pilón Lajas concitó el interés y una preocupación internacional (National Geographic, 2000 en Ribera, 2010).

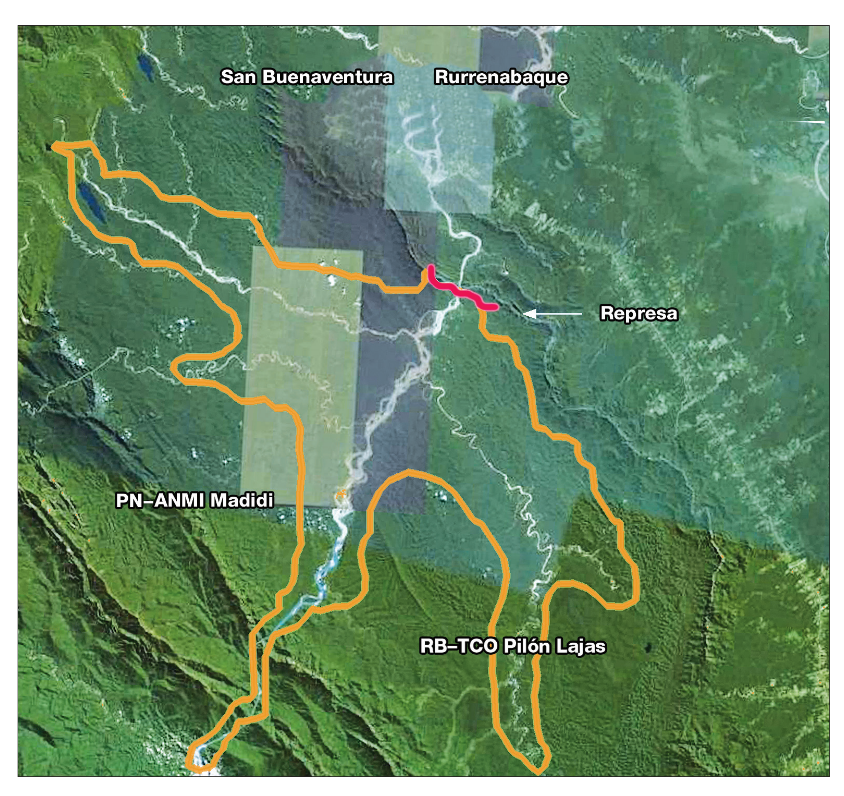
De acuerdo a proyecciones hechas por los diseñadores del proyecto, grandes áreas del Madidi y Pilón Lajas se verían afectadas por el rebalse. De acuerdo al testimonio de Oscar Loayza, un experto ambiental con muchos años de experiencia en la zona, los impactos en el área serían altísimos en caso de poner el proyecto en marcha:

16 Análisis de entrevistas y artículos de prensa. Se destacan La Prensa (17/03/2010) y el libro *Evaluación socio ambiental en escenarios turbulentos y de alta incertidumbre* (Ribera, 2010).

> Los modelos que hacían los técnicos explicaban que la inundación afectaría un buen pedazo del Pilón Lajas y el Madidi, los problemas en la fauna y flora, las áreas agrícola ribereñas afectadas, los peces perderían movilidad y ciclo reproductivo, altos costos sociales como la reubicación de comunidades indígenas íntegras (entrevista con Oscar Loayza, 2010).

En el mapa 6, se presenta un croquis del impacto del rebalse en ambas Áreas Protegidas.

Mapa 6
Posible rebalse de la represa



Fuente: Ribera, 2010.

Durante el gobierno prefectural de Luis Alberto "Chito" Valle se planteó una segunda opción menos riesgosa en términos ecológicos. Se propuso construir dos represas menores, una en El Bala y otra en

Chepite, formando espejos de agua superficiales que juntos sumaban 854 km^2 (85.000 has). En este segundo caso la generación de energía era algo menor respecto de la primera propuesta. En cualquiera de los casos, los impactos en el ecosistema varían desde muy grandes a considerables (Ribera, 2010).

En relación a los beneficios que traería el proyecto, FOBOMADE analizó en su momento que los mayores beneficiados serían las empresas consultoras proyectistas y en especial las empresas constructoras. Por otro lado, los costos de transporte de energía hacia las fronteras serían enormes, reduciendo notoriamente las ganancias. Las pérdidas de ingresos por turismo, en uno de los lugares donde esta actividad está floreciendo, también serían altos. Es importante indicar que el diseño del proyecto sólo contemplaba la construcción de la represa y no así los costos que implicaría el transporte de energía.

Por otra parte, existen serios cuestionamientos a la vida útil del proyecto. Con el transcurso de los años, y considerando la enorme carga de sedimentos que tiene el río Beni, la presa se colmaría. Al respecto, en su momento, expertos en hidrología tenían una opinión fundamentada acerca del escaso tiempo de vida útil de la represa debido a los sedimentos de este gran río, sedimentos mayormente gruesos por su ubicación en el área subandina cerca de los Yungas, situación que se agravará sin duda con el empeoramiento de los fenómenos relacionados con el cambio climático global.

Por otra parte, también existen supuestos de que el único comprador de energía eléctrica generada sería Brasil, creando así una situación de dependencia por parte de Bolivia hacía su país vecino. Asimismo, existen sospechas de que la represa El Bala tiene como objetivo ser una barrera de contención de sedimentos del río y para permitir de esa manera que las represas brasileras que se construyen en el río Madera tengan mayor tiempo de vida: "Los principales cuestionamientos a la represa, tener a Brasil como comprador único, la inversión iba a ser brasilera, la represa se iba a colmar rápidamente, iba a cernir sedimentos, la idea era tener una represa donde los sedimentos se queden acá y las represas de ellos puedan durar más" (entrevista con Oscar Loayza, 2010).

Una de las razones para descartar el proyecto en anteriores gestiones, más allá de los altos impactos ambientales y sociales, fue justamente su inviabilidad económica. Sin embargo, el nuevo contexto económico y político que se está viviendo, de acuerdo a declaraciones del Viceministro de Electricidad, Rafael Alarcón "más que por el impacto ambiental, [El Bala] estaba descartado por el tema de las inversiones. Creemos que en este momento ya se hace necesario un plan de esta envergadura, con el gran potencial que tiene El Bala". En la misma nota de prensa el Superintendente del sector, Jorge Choque, expresó que "sería bueno que Bolivia aproveche sus recursos naturales en la Amazonía, para generar más electricidad" (En Ribera, 2010). Entonces, de acuerdo a estas declaraciones, el factor económico ya no se constituye en el principal obstáculo para llevar adelante esta megaobra.

En su momento, el proyecto de El Bala despertó una oposición por parte de los pueblos indígenas, operadores de turismo, científicos y movimientos sociales en general. Existen, pues, las siguientes percepciones sobre El Bala, tomando en cuenta lo recopilado en las distintas entrevistas:

– La Oficialía Mayor de San Buenaventura opina que este proyecto está dormido, ya que es la Prefectura de La Paz la que provee energía eléctrica con el proyecto ITUBA.
– El Presidente del Concejo de Rurrenabaque cree que este es un proyecto que está paralizado de realizarse. El impacto del rebalse llegaría a Reyes, pero no existe nada concreto.
– Los principales expertos locales creen que las poblaciones del Quiquibey quedarían bajo el agua y que las regiones aledañas se quedarían sin peces y que además no se conoce de un proyecto de prefactibilidad. El último diseño realizado el año 2000 indica que sería la cuarta represa más grande del mundo y que su pleno funcionamiento tardaría por lo menos 15 años. Existen termoeléctricas como la de Zongo con un potencial que podría cubrir la demanda de electricidad del mercado boliviano. El Bala no podría competir con las hidroeléctricas que se están impulsando desde Brasil.

- El CRTM opina que con la puesta en marcha de la represa de El Bala, todos los proyectos productivos se "irían al agua", las comunidades cercanas (Sami, Emboca, Asunción) tienen proyectos de producción de cacao, en los que se ha invertido mucho dinero. Las plantas tienen más de 3 años y un proyecto como El Bala significaría su pérdida. El Bala, temen ellos, se convertiría en el motivo de la desaparición de pueblos y culturas.
- El CIPTA plasma sus opiniones con una anécdota personal de uno de los involucrados: "50 años antes que yo naciera, mi padre ya conoció sobre este proyecto, cuando tenía trece años recuerdo que había un cable tesado de largo a largo del estrecho, me parece que hacían estudios. Si alguna vez se da este proyecto, San Buenaventura y Rurrenabaque deberían apostar con su vida para oponerse o vivir hasta que se rompa la presa. Se hundirían miles de hectáreas, desaparecerían comunidades bajo agua, miles de hectáreas de Madidi y Pilón, las comunidades más afectadas serían las mosetenes. Ese es un tema que se maneja a nivel de gobierno, los afectados no participamos. En caso de llevarse adelante un proyecto de este tipo, habría una gran oposición, no podemos poner en riesgo a tantas familias".
- El Comité de Vigilancia San Buenaventura destaca que la bravura del río es grande, lo que sería un factor negativo para ellos, aunque considera que son promesas que, creen, no llegarán a concretarse.
- El Comité Cívico de San Buenaventura da como descartado el proyecto de El Bala y destaca el proyecto ITUBA. Creen que sería peligroso tener una megaobra de esa magnitud y que constan de los recursos hídricos necesarios para proveerse cómodamente de energía.
- El Departamento de Interculturalidad de la Alcaldía de Rurrenabaque se siente preocupado por el proyecto de El Bala y se preocupa por una implementación, ya que eso significaría oponerse y asumir acciones para ello. Afirman que el año 1998 se analizó el asunto con el FOBOMADE y que el Pilón Lajas correría el riesgo de desaparecer.

– El FECAR presenta una actitud un poco más escéptica, ya que cree que el proyecto nunca llegará a concretarse. Temen que afectaría e inundaría las regiones aledañas, así como los tramos de cultivos a orillas de ríos.

En un taller desarrollado en Rurrenabaque el año 2010 con la participación de las organizaciones matrices de los pueblos amazónicos, CPILAP con sus regionales CIPTA, CRTM además de la participación de CIDOB, se identificaron los posibles impactos y acciones a partir de la puesta en marcha de la Represa de El Bala:

– Pérdida de comunidades
– Pérdida de cultivos
– Pérdida de flora y fauna
– Impedimento de transporte fluvial
– Afectación al turismo
– Pérdida de plantaciones de cacao

Los principales afectados serían los afiliados al CRTM, miembros de organizaciones sociales, Municipio de Rurrenabaque, guías de turismo, agencias de turismo, comunidades indígenas, ríos, bosques, animales, y Áreas Protegidas de Madidi y Pilón Lajas.

Entonces, como ha podido verse, el conflicto sobre El Bala reside en la pugna entre los que están a favor y los que están en contra de la construcción. A nivel local las diferentes percepciones y posiciones sobre la puesta en marcha del proyecto de El Bala, indican que existen coincidencias en distintos niveles por parte de los diferentes actores. Se puede identificar un interés en común para "que el proyecto no se ejecute" y la predisposición de constituir una plataforma de oposición a un proyecto de tal magnitud. Parece que la promoción del proyecto tiene su base a nivel nacional y no a nivel local, donde la gran mayoría de la población, de todos los colores políticos y de diferentes raíces étnicas, está en contra de este megaobra.

Se trata, pues, de un conflicto con posiciones opuestas, las que en un primer instante parecen irreconciliables. En la mayor parte de la

población falta mucho conocimiento sobre este tema. Es un choque fuerte de paradigmas y un caso bastante polarizado del “dilema amazónico”. Para los opositores de la represa, el embotellamiento principal es la eventual decisión de construir el proyecto. Por los comentarios de la población local y sobre todo por la población indígena parece que la resistencia será muy persistente (comentaron que están dispuestos a morir en la resistencia). En este sentido, contrario al caso del Corredor Norte, no se cree que haya posibilidades de tener una plataforma “de consenso”, en la cual todos los actores involucrados trabajen conjuntamente hacia un objetivo común. Al igual que en los anteriores casos, este es un conflicto que implicará el involucramiento de varias escalas, especialmente si se concretan las proyecciones de convertirse en la cuarta represa más grande del mundo.

CAPÍTULO V

Megaproyectos extractivistas y agroindustriales

---

1. Actividades hidrocarburíferas en el Madidi y el Pilón Lajas

Las actividades hidrocarburíferas desarrolladas en las áreas de Madidi y Pilón Lajas se intensificaron a partir del año 2000, adquiriendo fuerza desde entonces. Sin embargo, algunas acciones ya se emprendieron por diferentes empresas años atrás. En 1983 dentro del Bloque del río Hondo se realizaron varias campañas sísmicas, la mayoría de estas 22 líneas sísmicas estuvieron ubicadas al norte de Rurrenabaque en el valle del río Tuichi. También se perforaron pozos, de los cuales dos se encontraban dentro del Madidi en el valle del Tuichi; uno fue abierto en 1976 por SUNOIL y otro por TOTAL en 1995 (ECOMAT, 2003 citado por Plan Madidi, s.f.). El 5 de diciembre de 1997 el Gobierno Nacional firmó el Contrato de Riesgo Compartido entre el consorcio formado por Exxon, Elf, Repsol y Pérez Companc para las actividades de exploración en los bloques Tuichi Norte y Tuichi Sur. En el mapa 7 se pueden ver las concesiones petroleras sobrepuestas a las Áreas Protegidas Pilón Lajas y Madidi.

A partir del año 2000, el proceso de exploración se intensificó en la zona, y se otorgó a PETROBRAS el Bloque río Hondo. En ese caso, los procesos de consulta fueron nulos y el CRTM tuvo que emitir resoluciones donde manifestaban su oposición a la actividad de esta empresa. El año 2008, la actual YPFB Petroandina SAN ingresa al norte realizando exploraciones en el bloque Liquimuni. El bloque indígena de las tierras bajas de La Paz, encabezado por CPILAP, manifestó al gobierno su oposición al ingreso de las actividades hidrocarburíferas a sus territorios y cuestionó la forma del proceso de consulta.

Mapa 7
Actividad petrolera en el Madidi y Pilón Lajas

Capitales de municipio
Caminos principales
Límite internacional
Áreas protegidas

Bloques de exploración petrolera por operador
Petrobras
Repsol
YPFB

Fuente: Juan Carlos Ledezma, Conservación Internacional Bolivia.

Al respecto, a continuación se presentan las Resoluciones del Encuentro de las Organizaciones Indígenas, Originarias y Campesinas de Bolivia, del 8 de julio del 2009:

> En lo referido al tema hidrocarburífero, exigimos la participación de las organizaciones indígenas originarias y campesinas en las decisiones que tome el Órgano Ejecutivo (Ministerio de Hidrocarburos, Ministerio de Medio Ambiente y Agua, YPFB, etc.), respetando los derechos indígenas, originarios y campesinos establecidos en la Constitución Política del Estado y las leyes.
>
> CUARTO.- Repudiamos las acciones del Ministerio de Hidrocarburos en las visitas a las comunidades de Mosetén y Lecos, integrantes del CPILAP, para obtener respaldo y otorgar la licencia ambiental a la empresa YPFB-Petroandina S.A.M. de la Fase II del Proyecto Lliquimuni y exigimos la nulidad de este procedimiento por no haberse respetado las estructuras orgánicas como manda el Art. 118 de la Ley Nº 3058 de Hidrocarburos y el D.S. 29033, debiéndose aplicar la consulta y participación conforme a la 20 normativa y lo señalado en la Constitución Política del Estado. Exigimos la nulidad de los procesos de consulta desarrollados, omitiendo y vulnerando los derechos, hechos que pueden implicar inclusive, la revisión y en su caso la nulidad de la licencia ambiental otorgada para las operaciones hidrocarburíferas y mineras. (Caso del proyecto de exploración sísmica 2D Fase II Bloque Liquimuni, CPILAP).

Los principales hechos y acciones realizados en la temática hidrocarburífera en el norte paceño y en las áreas Pilón Lajas y Madidi (Ribera, 2008) en particular empiezan los años 2001 y 2002, con una fuerte presión para la otorgación del Bloque Río Hondo en el Madidi a la empresa Petrobras. En 2004, el gobierno de Sánchez de Lozada adjudicó a las empresas Chaco y Petrobras un contrato de explotación de los bloques Río Hondo en Madidi y Chimanes en Pilón Lajas. Luego, el año 2006 y principios de 2007, organizaciones cívicas del norte y campesinos presionan al gobierno, demandando la exploración y explotación petrolífera. En mayo de 2007 se aprobó el D.S. 29130 a través del cual se reserva y adjudica áreas de interés hidrocarburífero en zonas tradicionales y no tradicionales a favor de YPFB. Entre las áreas reservadas y adjudicadas figuran más de 240.000 has de la región subandina del Madidi, superponiéndose al Parque y a las TCOs Lecos de Apolo y Tacanas de San José de Uchupiamonas. El año 2008

el gobierno firma un acuerdo con Venezuela, creándose Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB–Petroandina), Sociedad Anónima Mixta (SAM) y Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA). El acuerdo también incluye la exploración y explotación de los hidrocarburos en el norte paceño, con una inversión de 600 millones de dólares. En noviembre de ese año se inauguraron los trabajos de exploración en el Bloque Lliquimuni. Después, el año 2009 Petroandina realizó tareas de sísmica en el bloque Lliquimuni en busca de petróleo. Todavía no se conocen los resultados de esta prospección sísmica, de acuerdo a estos resultados se definirá la intervención en el área.

Los potenciales impactos socio-ambientales y culturales de la actividad hidrocarburífera son:

> La exploración de los bloques Tuichi (Madidi) de 1.000.000 de hectáreas y río Hondo (Pilón Lajas) de 805.000 hectáreas, producirían impactos sobre la flora y la fauna debido a la ubicación de las líneas de exploración sísmica. (…) En el Parque Madidi, las tres líneas sísmicas del norte atraviesan una zona de bosque montano bajo y el bosque húmedo de llanura del valle del Tuichi. Este bosque húmedo es un corredor de hábitat que conecta a las poblaciones de animales (como chanchos de tropa) del Madidi con las que habitan en la llanura aluvial del Beni, en la TCO Tacana. Dentro de este bosque se protegen 12 especies de aves que no están resguardadas en ninguna otra área protegida de Bolivia. En el caso de la Reserva de Pilón Lajas, las líneas sísmicas atraviesan las serranías de El Bala y de Pilón; esta última serranía alberga la avifauna más diversa de la reserva. Por otra parte, las líneas sísmicas propuestas representan también líneas de acceso, desde importantes sectores de las áreas de colonización, al valle del Tuichi y a las serranías de El Bala y Pilón, lo que daría lugar al ingreso de colonizadores y a la extracción desordenada de los recursos naturales (Salinas, 2007: 70).

Para el caso de hidrocarburos, a nivel de actores existen diferentes percepciones del conflicto de acuerdo a los intereses que persiguen. Se puede hablar de la conformación de un bloque indígena articulado por CPILAP, que tiene su proyección nacional a través de la CIDOB. Este bloque de pueblos indígenas de La Paz y del CRTM, con respecto al Pilón Lajas, se ha posicionado mediante acciones concretas, resoluciones que cuestionan procedimientos tales como la consulta y

en algún momento han expresado su abierta oposición a la actividad hidrocarburífera. Sin embargo, a nivel local también se visibiliza un bloque conformado por campesinos y colonizadores, las bases del partido de gobierno que impulsan un paquete de proyectos en el norte paceño donde la problemática de hidrocarburíferas adquiere relevancia. Este es un bloque de bastante poder e influencia y de llegada directa al gobierno en relación al bloque indígena que es un bloque de resistencia. Por tanto, la conformación de plataformas en este contexto debe analizarse en relación al objetivo que debería cumplir y las características que debería tener.

Las percepciones de los actores locales y el Ministerio de Hidrocarburos y Energía, según las entrevistas realizadas, son las siguientes:

- Los expertos locales afirman que existe petróleo en el área subandina en sobreposición con Áreas Protegidas de alta biodiversidad como el Madidi o Pilón Lajas. Creen que es necesario debatir este tema y tomar decisiones estratégicas.
- El CRTM cree que el OPIM ha logrado dividir a las bases para crear una organización paralela.
- El CIPTA recalca que la OPIM representa a 8 comunidades del norte de La Paz y que a partir de la intervención del Estado en esa zona se ha actuado defendiendo a este pueblo. No están, entonces, en contra del desarrollo si éste está basado en el aprovechamiento sostenible y legal. La exploración sísmica, dice el representante, ha pasado por los ojos de agua de la comunidad, ha secado la vertiente. El gobierno nunca hizo una consulta previa e informada. Cree que el gobierno ha dividido a la institución y que lo que ellos quieren, ante todo, es el respeto de los derechos indígenas. Este tema de hidrocarburos afecta a cinco TCOs. En la TCO OPIM se han secado más de dos ojos de agua por la utilización de dinamita. “Ahora gracias a esos dirigentes tendrán que tomar petróleo”, se tiene que andar 500 metros para traer agua del río y antes tomaban agua de vertiente. La postura de CIPTA es de no aceptar la actividad hidrocarburífera dentro del Madidi y las TCOs. Están convencidos de que en el supuesto caso de la explotación de hidrocarburos, se tendría que indemnizar a los indígenas por

el resto de su vida. Por eso, sienten que el gobierno no quiere indemnizar y desconoce las consultas. Desean un diálogo que no involucre en absoluto a las empresas, sino que sea solamente el gobierno y las organizaciones las que deben involucrarse. Existe la presión y la amenaza que la consulta previa pueda reemplazarse con llevarse a una consulta pública.

– El Comité de Vigilancia de San Buenaventura indica que no conoce acerca de proyectos de hidrocarburos, pero que sería bueno llevarlos a cabo. Los conservacionistas se oponen, se puede explotar haciendo un manejo sostenido, dicen.

– El Comité Cívico de San Buenaventura expresa estar de acuerdo con la explotación del petróleo en las áreas que los involucran. Además, ya cuentan con una represa en Palos Blancos.

– Interculturalidad Rurrenabaque opina que la situación de hidrocarburos es complicada. Aunque existen concesiones petroleras dentro "del Pilón", se vive en una presión constante sobre este tema. El año 2004 Petrobras intervino en la zona. Recientemente, se ha acompañado el caso de los Mosetenes, ya que se ha roto su estructura orgánica. Las actividades hidrocarburíferas son rechazadas en el área, ya que estas actividades dejan de lado el turismo.

– La FECAR siente una invasión por gente del extranjero, con la firme convicción de que lo que se quiere es explotar el Madidi. La catalogación de los parques data de la gestión del ex Presidente Gonzalo Sánchez de Lozada. Se cree que esta categorización seguía intereses puramente económicos (el de ocultar el petróleo dentro del parque).

– La Dirección de Gestión Socio-Ambiental del Ministerio de Hidrocarburos y Energía afirma que en el año 2008 se inició la prospección sísmica, el proceso se ha concluido y está en una etapa de análisis. Si los resultados que de esos estudios arrojaran la existencia comercialmente conveniente, se definirá la política hidrocarburífera en esta área. En este proceso, se han generado conflictos entre el gobierno y los pueblos indígenas. A partir de esta situación, se generó una división interna al interior de la organización y se ha cambiado a la directiva,

> aunque otros no han aceptado la compensación económica. Hay un acuerdo entre la empresa y la organización cerca de US$ 400.000 en obras.

De las entrevistas se descarta la falta de información de la mayoría de los entrevistados. La organizaciones indígenas expresaron su malestar sobre cómo el Viceministerio de Hidrocarburos ejecutó el proceso de consulta, causando división entre la población indígena y sus organizaciones. Asimismo, las entrevistas muestran que existen opiniones en favor y en contra de la explotación de hidrocarburos.

En el área de estudio, las políticas hidrocarburíferas y políticas de conservación relacionadas con las categorías de Parque Nacional y Reserva de la Biosfera entran en contradicción, ya que existe la posibilidad de encontrar petróleo en concesiones hidrocarburíferas sobrepuestas con Áreas Protegidas. Estas contradicciones se constituyen en conflictos de intereses. Los diferentes gobiernos han ido orientando sus políticas y esfuerzos a la posibilidad de encontrar petróleo en el norte paceño. Esta aspiración forma parte de un conjunto de acciones y proyectos que buscan el "desarrollo del norte de La Paz". Esta visión de desarrollo entra en contradicción con la conservación de la alta biodiversidad que significan las Áreas Protegidas Madidi y Pilón Lajas.

Concluyendo con el análisis de este megaproyecto, en el escenario descrito se encuentran cuatro conflictos interrelacionados: 1) el conflicto sobre explotar o no explotar los recursos hidrocarburíferos, 2) el conflicto sobre cómo se está llevando a cabo el proceso de consulta, 3) conflictos entre organizaciones indígenas sobre el apoyo a la explotación de los recursos hidrocarburíferos y el tema de las recompensaciones y 4) conflictos entre organizaciones indígenas y representantes del Gobierno de Bolivia.

El conflicto sobre explotar o no explotar los recursos hidrocarburíferos es una "versión bastante gris del dilema amazónico". Tomando en cuenta que la gran mayoría de la población mundial utiliza gas, petróleo y sus derivados, se podría concluir que para los consumidores de hidrocarburos sería hipócrita oponerse desde afuera y en forma frontal a la explotación de hidrocarburos. El conflicto en

este caso es, entonces, si estamos de acuerdo con la explotación de hidrocarburos en Áreas Protegidas, y si la población indígena, de la cual una gran parte utiliza muy poco o nada de estos recursos hidrocarburíferos, tiene derecho a oponerse a la explotación en su territorio. En el presente caso se ha visto que la última consulta causó un conflicto dentro de la organización OPIM, de la cual 4 comunidades estuvieron a favor de la explotación y 4 comunidades en contra. En este sentido se puede cuestionar si el proceso de consulta ha sido implementado correctamente.

Se mencionó que el tema de la explotación de recursos hidrocarburíferos es un tema complicado. En el análisis del escenario boliviano, vimos que la economía de Bolivia depende en gran parte de la exportación de materias primas, y 50% de la exportación equivale a recursos hidrocarburíferos. Entonces, la transformación de este conflicto tiene que ver indirectamente con el desafío de Bolivia de reconstruir su lógica económica, tratando de depender menos de la exportación de sus materiales primas, de optimizar su capital humano a través de servicios, la fabricación de productos elaborados, agricultura sostenible, etc. Mientras tanto, sin embargo, se puede pensar en opciones creativas de no explotar los recursos hidrocarburíferos, y al mismo tiempo aprovechar de esta "riqueza subterránea". En este sentido, se podrá aprender de la experiencia ITT/Yasuni en Ecuador.

> Se trata de un ejercicio de co-responsabilidad internacional que apunta a una nueva relación entre países desarrollados y países menos desarrollados, y también a un nuevo modelo de desarrollo, el modelo de pos-petrolífero. (…) La iniciativa ecuatoriana (…) propone lo siguiente. El Estado ecuatoriano se compromete a dejar en el subsuelo reservas de petróleo estimadas en 850 millones de barriles en tres pozos —Ishpingo, Tambococha y Tiputini (de ahí el acrónimo ITT)— del Parque Nacional Amazónico Yasuní, si los países más desarrollados compensan a Ecuador con la mitad de los ingresos que dejaría de tener como resultado de esa decisión. Los cálculos indican que la explotación generaría, a lo largo de trece años, ingresos por 4 a 5 mil millones de euros y liberaría en la atmósfera 410 millones de toneladas de dióxido de carbono. Esto no ocurrirá si Ecuador es compensado con cerca de 2 mil millones de euros mediante un compromiso doble. Ese dinero se destinará a inversiones ambientalmente adecuadas:

energías renovables, reforestación, etc.; el dinero se recibiría bajo la forma de certificados de garantía, un crédito que debería ser devuelto a los países "donantes", con intereses, si Ecuador explota el petróleo (Buenaventura de Sousa, 2009).

Esta iniciativa puede ser aplicada en todos los países amazónicos, pero requiere un compromiso real de los países "del norte" para que sea exitosa. Omar Quiroga, del Viceministerio de Hidrocarburos, mencionó el 28 de marzo de 2011 durante la mesa de incidencia sobre la presente investigación, que el Viceministerio tiene documentos elaborados sobre una propuesta alternativa parecida a ITT/Yasuni. Sin embargo, todavía no existe una implementación concreta de estos planes. Hasta el momento, en el conflicto sobre hidrocarburos existe una oposición por parte de organizaciones indígenas y organizaciones ambientalistas, mientras el Gobierno de Bolivia, respaldado por varios sectores de la población, está promoviendo la explotación. Hasta el momento, ningún actor está posicionándose como facilitador de la transformación de los conflictos. Sin embargo, hay una urgencia de tener un facilitador de ese tipo, por ejemplo para evaluar seriamente la factibilidad de tener un "Yasuni/ITT boliviano".

Igual que en los anteriores casos, existe una falta general de conocimiento sobre la exploración y explotación hidrocarburífera en la zona de Madidi y Pilón Lajas. Asimismo, en este caso también existe un desencuentro entre paradigmas desarrollistas y conservacionistas, sin un esfuerzo serio de encontrar puntos de encuentro. En ese sentido, el embotellamiento principal de los conflictos tratados es la voluntad de ambos actores "desarrollistas" y actores "conservacionistas", y la falta de un diálogo entre estos actores, de buscar seriamente alternativas para la explotación de hicrocarburíferos. También es un conflicto con muchas escalas, hay un involucramiento de actores de Venezuela, Brasil, España y Estados Unidos, de La Paz, de diferentes departamentos y actores locales.

Para este caso, existe una necesidad de construir una plataforma para la evaluación seria de alternativas a la explotación de hidrocarburos, y existe una necesidad grande de mejorar la gobernanza de la zona para evitar impactos negativos innecesarios. En el marco de esta investigación, hubo una participación de PEC en talleres de

información en comunidades que posiblemente sean afectadas por la explotación de hidrocarburos. Se cree que estos talleres fueron relevantes en este proceso de transformación de conflictos porque la falta de información es uno de los embotellamientos claves, y ha sido una de las causas del conflicto de CPILAP con el Viceministerio de hidrocarburos y los conflictos internos de OPIM y Pilón Lajas.

2. Complejo Agroindustrial San Buenaventura

El Complejo Agroindustrial San Buenaventura, conocido anteriormente como planta azucarera, es una megaobra que tiene sus orígenes en los años 70, cuando la Corporación de Desarrollo de La Paz (Cordepaz) inicia la proyección del ingenio azucarero de San Buenaventura. El proyecto del complejo agroindustrial forma parte de la denominada "marcha hacia el norte" de acuerdo al análisis de Salinas (2007):

> El Complejo Industrial de Azúcar, Alimentos Balanceados y Alcohol y el Plan de Asentamientos Humanos, bajo un modelo agrícola de tenencia de la tierra incluía la construcción de una central hidroeléctrica en El Bala y la producción petrolera.

El accionar de Cordepaz se caracterizó por el impulso de las siguientes acciones:

- La promoción de movimientos poblacionales, ya que uno de los objetivos del proyecto agroindustrial de Cordepaz fue la promoción de la colonización en la zona de influencia de San Buenaventura para la producción de caña de azúcar, sin considerar la presencia y derechos de los indígenas de la zona.
- La apertura de vías de comunicación hacia el norte de La Paz (Palos Blancos-San Borja y San Buenaventura-Ixiamas) incentivaron la llegada en 1979 de las primeras familias de colonizadores de Chuquisaca y Tarija, y en los siguientes años se establecieron campesinos del altiplano y valles en la zona comprendida entre San Buenaventura y Tumupasa, posesionándose de lotes de entre 6 y 26 has.
- La presencia de colonizadores originó un nuevo patrón de asentamiento basado en la parcela y modificaciones en los modelos

productivos tradicionales, con el uso de insumos químicos para la agricultura, el surgimiento de cooperativas y la orientación de la producción hacia el mercado (Salinas, 2007: 86).

El análisis de Salinas muestra claramente la interconexión del complejo agroindustrial con las megaobras descritas en los anteriores capítulos. Por consiguiente, las consecuencias de los planes para la planta azucarera y proyectos relacionados fueron un incremento de la población colona a partir de la apertura de caminos. Cuando el proceso de producción de azúcar fracasó en los años ochenta, se inició un proceso intenso de explotación de madera que duró hasta 1996. De acuerdo a Lhem (2001) con la explotación de la quina ya se había implantado este modo de explotación caracterizado por agotar el recurso y es exactamente lo mismo lo que ocurrió en esa época con la madera.

El cuadro 1 muestra una cronología de las diferentes acciones que se desarrollaron para la puesta en marcha del mencionado complejo.

Cuadro 1
Cronología del Complejo San Buenaventura

1975	La Cordepaz inicia la proyección del ingenio azucarero de San Buenaventura, los estudios que se realizaron sufrieron cuestionamientos de fondo que tenían que ver con la baja tasa de retorno del proyecto.
1976	Durante la dictadura de Hugo Banzer se realizan ajustes al proyecto incorporando elementos como “el traslado de importantes núcleos rurales de otras zonas (promover la colonización), la modernización de la tecnología y el desplazamiento de los sistemas ancestrales reproducción”.
Marzo de 1977	La dictadura de Banzer confirma la instalación del complejo.
1980	En enero el senado aprueba su construcción. La Ley 524 del 31 de marzo de 1980, firmada en la presidencia de Lydia Gueiler Tejada, autorizaba a Cordepaz la construcción, instalación y puesta en marcha del Ingenio Azucarero de San Buenaventura.
1981	El 21 de julio el Comité Pro Santa Cruz realizó un paro cívico departamental contra la aprobación del proyecto azucarero de San Buenaventura.
1983	El gobierno de la Unidad Democrática y Popular (UDP) autorizó la licitación y compra de una destilería de alcohol y de una planta de alimentos balanceados, procesos que fracasaron por la inconsistencia en la tramitación.

(Continúa en la siguiente página)

(Continuación de la anterior página)

2006	Se reedita la idea del Proyecto Norte de La Paz mediante la puesta en marcha del "paradigma del desarrollo" del departamento, Complejo Agroindustrial San Buenaventura (CAISB), destinado a producir 14 mil quintales diarios de azúcar orgánica, 50 mil litros de alcohol carburante, alcohol potable, cachaza, melazas, chancaca, alimento balanceado para el ganado, entre otros. La Cámara de Diputados ratificó la Ley 3546 del 28 de noviembre del 2006, que declara prioridad nacional la construcción del CAISB basado en la implementación del Ingenio Azucarero del Norte Paceño.
2007	En aplicación de la Ley 3546, el ex Prefecto de La Paz convocó la primera reunión del Directorio de la Empresa Complejo Agroindustrial poniendo en consideración el tema de Estatutos de la Empresa, una terna para la elección del Gerente General, Acta de fundación y solicitud al Instituto Nacional de Reforma Agraria de 300 mil hectáreas para el gran emprendimiento.
2008	En mayo el ex Prefecto del departamento de La Paz anunció el inicio de la siembra de 40 toneladas de caña de azúcar en el CAISB, Provincia Abel Iturralde.
2009- 2010	Se conoce a través de los medios de comunicación y en discursos del mismo Presidente de la República la puesta en marcha de este complejo. Actualmente, es uno de los proyectos impulsados por la brigada Parlamentaria Paceña y una de las principales promesas del Alcalde de San Buenaventura.
18 de mayo 2011	La Empresa Azucarera San Buenaventura (EASBA) firmó un contrato con el Banco Central de Bolivia (BCB) para obtener un crédito por más de 1.200 millones de bolivianos que financiarán la construcción y puesta en marcha del ingenio azucarero.

Fuente: Elaboración propia con base en Ribera, 2008 y ABI, 2011.

La Prensa (18/09/2010) informó que la reedición del Complejo Agroindustrial presenta las siguientes características:

- El Decreto Supremo 0367 crea la EASBA y autoriza la construcción del ingenio con una inversión de 306 millones de dólares.
- De la inversión total de 306 millones de dólares:
  - 42 millones irán a la producción agrícola
  - 150 millones a la instalación del ingenio
  - 114 millones a la construcción de carreteras.
- Los recursos provienen de créditos internacionales y del Tesoro General de la Nación (TGN).

- La capacidad de molienda será de 6 mil toneladas de caña por día, lo que permitirá despachar alrededor de 500 toneladas de azúcar por día.
- Además de azúcar, el ingenio producirá 700 hectolitros al día de alcohol, alimento para el ganado y 28 megavatios de energía eléctrica, de los cuales 11 megavatios serán para su consumo y 7 megavatios para el suministro a las familias de la zona.
- El ingenio será entregado en un plazo de tres años.

La puesta en marcha del mencionado proyecto es bastante polémica y cuestionada. Algunos expertos plantean, según sus estudios realizados, que la factibilidad de este proyecto depende de muchas incógnitas, entre ellos está Marco Octavio Ribera. Una primera objeción se refiere a la calidad de los suelos, ya que estudios pertinentes sobre el tema afirman que no son aptos para cultivos intensivos a escala industrial. Por lo tanto, se recomienda una información edafológica detallada a fin de determinar las reales potencialidades y limitantes para el cultivo industrial de la caña (Ribera, 2010).

Otra objeción, y estrechamente relacionada a la anterior, se relaciona con el Brix (concentración de la sacarosa). Éste es de un 12% como promedio comercial nacional. Sin embargo, estos contenidos varían de acuerdo a la fertilidad de campo, las variedades utilizadas, además de condiciones climáticas, brillo de sol, etc. El porcentaje comercial de sacarosa no debería ser menor a 12%. La información existente sobre este factor en los diferentes informes varía, ya que algunos estudios indican porcentajes por debajo del promedio y un último estudio bastante cuestionado elaborado por Conservación Estratégica (CSF) y Conservación Internacional (CI) afirma que dichos rendimientos y contenidos de sacarosa pueden ser obtenidos en la producción agrícola, sin embargo, estos valores pueden fluctuar (CSF-CI, 2009). De esta manera, el estudio plantea que la viabilidad del Complejo Azucarero de San Buenaventura dependerá de la competitividad alcanzada en la fase agrícola (55 Tn/ha, y 12,5% de sacarosa), el precio del azúcar (sobre US$ 17/quintal), la disponibilidad de los actores públicos de invertir (al menos US$ 90 millones) y la disponibilidad de los inversores públicos de subsidiar el proyecto en una etapa inicial.

Expertos del Viceministerio de Desarrollo Rural y Agropecuario de Cuba, en su informe titulado "Consideraciones técnicas sobre la ampliación de la industria azucarera boliviana en el norte paceño" (Ormachea, 2010), indican que la superficie disponible con posibilidades para el cultivo de caña en la región no supera las 23.000 hectáreas, lo que significa que deberían habilitarse otras tierras para el cultivo de la caña. Todo esto implicaría deforestación y un alto impacto en el área.

De acuerdo al estudio de prefactibilidad diseñado en 18 meses, según *La Prensa* (19/09/2010) el Presidente de la República afirmó:

> Los resultados del estudio desvirtuaron aseveraciones en sentido de que la caña producida en el norte del departamento de La Paz era de mala calidad y que no servía para la producción industrial. Basado en los datos del informe, el Primer Mandatario aseguró que la caña producida en la zona de San Buenaventura cuenta con un 14 por ciento de sacarosa, lo suficiente para su industrialización.

De acuerdo al informe elaborado por LIDEMA, se han podido constatar profundas inconsistencias en el desarrollo de la iniciativa agroindustrial, como acciones improvisadas, ausencia de un estudio de diseño final, ausencia de una Ficha Ambiental del proyecto y del EEIA. De igual manera, existe un estudio de factibilidad del año 2006 (Prefectura de La Paz) notablemente deficiente y otro estudio del año 2008, elaborado por el Viceministerio de Desarrollo Rural (UCIP/UPAAP), que se contradice con el estudio del 2006 y que presenta datos que podrían calificarse de superficiales. A fines del 2009, no se contaba con ninguna otra fuente oficial, a pesar de los anuncios de que el estudio a diseño final estaba en elaboración. Tampoco se dieron a conocer oficialmente los resultados de los estudios realizados por expertos cubanos y brasileños en la región. El nivel de desinformación en la región y en la sociedad en general es, según expertos, alarmante (Ribera, 2010).

Por todo lo expuesto anteriormente, se evidencia que esta megaobra puede provocar altos impactos socio-ambientales. Al respecto, entre los Estatutos de la empresa está el mandato de solicitar al INRA 300 mil hectáreas para el Complejo Agroindustrial, situación

que afectaría a las poblaciones indígenas y sus TCOs. Además, esto provocaría cambios en los ecosistemas frágiles de la región, pues esto podría significar el inicio "de una devastación ecológica a gran escala de la Provincia Iturralde" (Ribera, 2010).

Como en los anteriores casos, a continuación se presentan las percepciones de los diferentes actores sobre la puesta en marcha del proyecto, basados en entrevistas realizadas el año 2010:

- El Gobierno Municipal de San Buenaventura considera que el ingenio es un proyecto esperado. Cree que el ingenio es correlativo al puente; aparte de haberse realizado varios estudios al respecto, el Oficial Mayor tiene fe en que el proyecto se terminará exitosamente.
- Los expertos locales resaltan el hecho que los costos de producción sean altos en comparación con el azúcar que se produce en Tarija o Santa Cruz, lo que provoca duda o incertidumbre.
- El CIPTA manifiesta desconocer el proyecto final, arguyendo que esta ausencia de socialización puede significar que éste no existe aún.
- La Brigada Parlamentaria Paceña habla de este proyecto y lo presenta como parte de un proyecto macro del norte de La Paz. Esto incluye a la Represa de El Bala, el Corredor Norte, el Ingenio Azucarero y el puente. Ya hubo intentos fallidos de poner en marcha este proyecto. Hace 17 años en Porvenir se destinaron más de 80.000 has. Actualmente, esta inversión se encuentra en manos del ejército. Reclaman una deforestación bastante amplia de bosque virgen sin mostrar aún resultados concretos.
- Los vecinos de San Buenaventura opinan que el proyecto agroindustrial no prosperó porque Santa Cruz se opuso. Esperan que Porvenir se "reactive" para la siembra de caña.
- El Comité de Vigilancia de San Buenaventura indica que se cuenta con una ley. A consecuencia de la oposición de Santa Cruz por los empresarios cruceños, el gobierno de Sánchez de Lozada pidió se paralice el proyecto por 20 años. El complejo

generaría fuentes de trabajo; un productor cañero con 5 hectáreas asegura su producción. Para que esto funcione tendría que haber un puente y buenas carreteras, dicen.

- El Comité cívico de San Buenaventura cree que a raíz del ingenio han surgido muchas comunidades colonas y campesinas. En 1975 comienza la iniciativa en Porvenir. El actual proyecto, dicen, es grande y está siendo propuesto por expertos de Brasil. Creen que los técnicos de Santa Cruz no apoyaban el proyecto y lo tildaban de inservible. Por eso, se ha realizado un Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT) para identificar cuánta tierra es necesaria para caña, yuca, etc. Argumentan que no existe oposición por parte de los pobladores y organizaciones en cuanto al ingenio, ya que va a significar un mayor movimiento económico para toda la población. Incluso expresan contar con un asambleísta comprometido, además de la Brigada Parlamentaria Paceña para impulsar el Complejo.
- La Dirección del Área Protegida Madidi opina que este proyecto es preocupante por el avance de la frontera agrícola. Incluso los cañeros más pequeños cuentan con 5 has. Temen una "avalancha" de gente que llegará con el proyecto, lo que significaría mayor presión sobre el parque.
- El CRTM de Rurrenabaque asegura que este proyecto en lo turístico es una amenaza, especialmente en lo ambiental y el espacio que significaría sembrar la caña, la deforestación de lugares que se han conservado. Además de los riesgos de deforestación, dicen, el proyecto traerá mucha gente de otro lado.
- La Brigada Parlamentaria Paceña expresa que este es un proyecto de prioridad. Después de haber aprobado la ley, cinco empresas están presentado propuestas. La que despierta mayor interés en la Brigada es la propuesta del Brasil, que invertirá cerca de US$ 306 millones para este emprendimiento.

Así, las entrevistas muestran que excepto el SERNAP y CIPTA, todos los actores entrevistados en San Buenaventura están a favor del Complejo Agroindustrial. Sin embargo, también que existe un grado alto de desinformación.

Para concluir el estudio referido al CAISB, existe un conflicto entre los pobladores que están a favor y los que están en contra y existen diferencias de opinión sobre la factibilidad del proyecto. Asimismo, una vez más se aprecia polarización política, entre otras cosas porque varios actores paceños esperan que la producción de azúcar no sea exclusividad de Santa Cruz, sino también de La Paz. Asimismo, hay testimonios de personas que sospechan que el objetivo escondido del Complejo no es el cultivo de caña, sino la producción de palma africana para agrocombustible.

Por todo ello, existe incertidumbre y preocupación en las organizaciones indígenas de la región, así como en los operadores de turismo y las administraciones de las Áreas Protegidas por las amenazas que implicará la "aventura" agroindustrial. Es importante considerar que existe un alto nivel de conflictividad debido al acceso del recurso tierra y este proyecto podría convertirse en un detonador, un escenario extremo a partir de la demanda de tierras para sembrar caña o palma africana. Esto podría desatar procesos de avasallamiento en la zona. Por otro lado, la instalación de un complejo de la magnitud que se plantea significa elevados requerimientos de agua de buena calidad y las futuras captaciones podrían afectar el abastecimiento de las poblaciones locales.

Habiendo expuesto todo lo anterior, se puede concluir que a nivel macro este proyecto va más allá de la jurisdicción de San Buenaventura. Se está conformando un imaginario de región que trasciende los límites provinciales e incluso departamentales, ya que es parte de un proyecto más grande que implica la explotación hidrocarburífera, la apertura de caminos que conecten la región con el resto del país, etc. Sin embargo, falta información y datos científicos sobre los efectos de desarrollo económico o aprovechamiento de potencialidades regionales. Los gobiernos municipales apuestan por desarrollos focalizados y circunscritos a sus límites territoriales. Además, las entidades públicas de nivel departamental no han logrado generar planes conjuntos de explotación con vocación regional y la relación entre municipios y departamentos no privilegia un grupo de objetivos de desarrollo comunes con aprovechamiento integral. En este sentido, es un caso que muestra un bajo nivel de gobernanza.

Al final de cuentas, se trata de un conflicto entre dos sectores de la población con posiciones bastante marcadas: a favor o en contra del Complejo. No obstante, no es un conflicto que provoque las mismas emociones que el conflicto del puente, probablemente porque la población de la zona donde se implementará el Complejo está en su mayoría a favor. No hay muchos actores que estén proponiendo alternativas al Complejo Agroindustrial, quienes podrían convertirse en transformadores del conflicto.

Una vez más, se puede apreciar un choque entre los paradigmas de la "marcha al norte" y la visión de un desarrollo más endógeno y sostenible de la zona. También es un conflicto con muchas incertidumbres. Por ejemplo, no se sabe con seguridad si el cultivo de caña es rentable y existen rumores sobre la producción de la palma africana, además de que no se sabe quién va a financiar el Complejo y no se conocen estudios de impacto, etc. Así, el embotellamiento mayor de este conflicto se encuentra justamente en esta incertidumbre, ya que existe un peligro real de que se repita la historia de los años setenta. En ese tiempo hubo una migración masiva, luego la planta azucarera no se implementó y los colonos migrantes buscaron masivamente maneras no-sostenibles de sustentar sus vidas, como a través de la explotación maderera. Asimismo, podrían presentarse otros impactos no previstos.

La escala de este proyecto por el momento es a nivel brasileño y boliviano, con el involucramiento de actores, nacionales, departamentales y locales. Pero existe la posibilidad que el caso transcienda a un nivel más internacional si deciden optar por el cultivo de palma africana. Se concluye, entonces, que este caso se encuentra en el "centro de la telaraña" entre los casos de El Bala, Corredor Norte, el Puente Rurrenabaque-San Buenaventura y la carretera Ixiamas-San Buenaventura. Por lo tanto, aunque dentro del marco del proyecto de investigación no se han tomado acciones en relación a este megaproyecto, la descripción de este caso es necesaria para conocer el contexto general en el cual se ubican los otros megaproyectos.

Conclusiones

Las conclusiones que se presentan con relación a los megaproyectos estudiados están divididas en cinco partes: conclusiones sobre el escenario, conclusiones sobre la metodología utilizada, conclusiones sobre los conflictos y sus (posibles) transformaciones, conclusiones sobre la factibilidad de plataformas, y conclusiones sobre la relevancia y posibilidades de mejorar la gobernanza.

El patrón de ocupación de los territorios en la Amazonía se ha globalizado. Empresas mineras, eléctricas, hidrocarburíferas, constructoras de carreteras y de represas hidroeléctricas incrementan su presencia. Paralelamente, continúa la ocupación de la Amazonía por la tala de árboles, la expansión de la frontera agrícola, especialmente para cultivar soya y producir biocombustibles, y la expansión ganadera. A su vez, los gobiernos sudamericanos, incluido el boliviano, continúan con políticas expansionistas, aunque sea con una cara más social.

Actualmente, para el caso boliviano un eje central de la política del gobierno son los megaproyectos de infraestructuras, como carreteras, líneas eléctricas, líneas férreas, gasoductos, represas, etc. Para ello, se trabaja en conjunto con países vecinos y amigos, como Brasil y Venezuela, con quienes se planifica la construcción de una red de carreteras en la Amazonía, el establecimiento de un gasoducto transamazónico o la construcción de múltiples represas sobre el río Madera y sus afluentes. En este sentido, todos los conflictos identificados en el estudio tienen una fuerte interconexión.

En esta línea de análisis, se realizó un estudio sobre el marco legal e institucional que actualmente rige en Bolivia en la problemática

de recursos naturales, con el objetivo de tener un marco jurídico de análisis que permita comprender mejor el contexto jurídico legal en el cual se desarrollan las megaobras y los actores involucrados. Es un marco que brinda potencialidades para tener una buena gobernanza ambiental, cultural y social. Sin embargo, en la práctica, por el doble discurso generalizado y desigual de Goliat (extractivismo) y David ("Vivir Bien"), la construcción de megaproyectos de "desarrollo" casi siempre prevalece sobre iniciativas, locales, de menor escala, y más sostenibles.

Además, a nivel local existe una fuerte polarización política. La población que habita el área que pertenece a Beni (Rurrenabaque, San Borja, Pilón Lajas) tiene la reputación de ser opositora del MAS, mientras que la parte que pertenece a La Paz (San Buenaventura, Madidi) tiene la reputación tener una mayoría a favor del MAS, y por ende tiene la reputación de tener una relación más cercana al gobierno. Se observa en el análisis de los conflictos que esta polarización cultural-política obstaculiza el diálogo entre las partes y una búsqueda mutua para bienes comunes, como por ejemplo el conflicto sobre el puente Rurrenabaque-San Buenaventura. Sin embargo, una semana antes del escalamiento del conflicto sobre el puente, se lograron con los mismos actores un acuerdo sobre una plataforma sobre el tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte. Esta experiencia muestra que en el trabajo de transformación de conflictos vale evitar presunciones y describir cada conflicto como caso único, así como concentrarse en la complejidad de los actores y las relaciones entre ellas.

Otra particularidad del escenario local son las Áreas Protegidas de Madidi y Pilón Lajas y sus respectivos comités de gestión. Después del análisis pertinente, se llegó a la conclusión que el comité de gestión de Madidi no cumple con las funciones para las que fue creado, mientras que la coordinación de los actores principales del comité de gestión de Pilón Lajas, es decir CRTM, SERNAP y el Municipio de Rurrenabaque, contribuyen considerablemente en los procesos de gobernanza de la zona.

Como se mencionó anteriormente, el área del estudio está sujeta a fuertes procesos de cambio y es una telaraña de múltiples actores de diferentes niveles (internacional, nacional, departamental y local)

con un alto grado de conflictividad, y con interrelacionamiento entre ellos. En los siguientes acápites se entrará en los detalles de estos conflictos y (posibles) interrelaciones desde una perspectiva de transformación de conflictos, construcción de plataformas y mejoramiento de gobernanza.

Con respecto a la metodología, se utiliza una metodología diseñada para entender situaciones complejas, en la cual teoría y práctica están interrelacionadas. La presente metodología fue útil para describir y analizar los conflictos sobre megaproyectos en la zona de Madidi y Pilón Lajas. Dentro de este proceso, el mayor dilema fue el uso de Teoría Red Actor. Latour (2004) advierte sobre las limitaciones del uso de TRA, especialmente como herramienta de definir acciones. Durante la investigación se definió por completo el tema de la investigación: la propuesta de transformación de conflictos, plataformas y gobernanza conlleva cierta subjetividad, es "una verdad" enfrentada a las otras "verdades" presentes en la región de Madidi-Pilón Lajas. La TRA fue de ayuda para entender dicha subjetividad, además de aportar en la mejor comprensión de la complejidad de las relaciones de los diferentes casos. Sin embargo, las características de las diferentes descripciones de caso, como su fuerte subjetividad, impidieron que la investigación aplique plenamente los principios de la TRA. En resumen, la TRA ayudó a entender mejor la complejidad de los casos, pero también afirmó la advertencia de Latour que la TRA no es una teoría que se pueda utilizar para la definición de acciones. Por lo tanto, se utilizó ampliamente para la primera parte de este libro, pero no puede ser utilizada para la segunda, en la cual se describe una propuesta de intervención.

Para hablar de los conflictos, es necesario enmarcar el estudio a partir de los programas y políticas impulsados por los países amazónicos, tales como el PAC o el IIRSA. Los actuales emprendimientos y megaobras impulsados en el norte paceño, que influyen de manera directa en las Áreas Protegidas Madidi y Pilón Lajas, responden a estas iniciativas. Por eso es fundamental incorporar este componente en el análisis y en el accionar de las posibles plataformas. Sin embargo, debe tomarse en cuenta que los conflictos en sí tienen sus propias historias y redes de actores, aunque el análisis de cada conflicto también muestra que existe una interconexión entre los conflictos descritos.

A partir del análisis de los problemas provocados por la construcción de la carretera Corredor Norte, los caminos secundarios construidos en el Madidi, la construcción del Puente San Buenaventura y sus accesos, la represa de El Bala, la actividad hidrocarburífera y el Complejo Agroindustrial San Buenaventura, se han identificado algunas recurrencias:

1. Los procesos de consulta en todos los casos se han desarrollado de manera incompleta o indebida y no expresan las demandas legítimas de los actores. Dichos procesos han sido realizados de forma dudosa, muchas veces ignorando los derechos de los pueblos y personas o, en algunos casos, no se han realizado en absoluto. El rol o el papel de las plataformas podría articularse en esta perspectiva y generar espacios de consulta legítima sobre temas estratégicos que involucren a diferentes actores.

2. Existe información que no se socializa o que parece no querer socializarse, tomando en cuenta que el acceso a la información oficial sobre muchos de estos megaproyectos es bastante difícil. Por lo tanto, en proyectos como El Bala o el Complejo Agroindustrial los actores legítimos desconocen muchos de los aspectos que hacen al proyecto. Una información oportuna podría transformar positivamente un conflicto. El enfoque de transparencia en las plataformas es un aspecto importante.

3. Los actores locales involucrados están polarizados políticamente, específicamente campesinos, colonizadores y algunos gobiernos municipales. En un contexto de polarización no es fácil hablar de diálogo.

4. Las asimetrías de poder, por ejemplo entre actores locales que están enfrentándose con el Estado, instancias financieras internacionales y/o empresas transnacionales, dificultan la transformación equitativa de los conflictos.

5. Las visiones/paradigmas de desarrollo de algunos actores son opuestas entre sí y esta situación dificulta avanzar en procesos o espacios de concertación.

Previo a un análisis del caso Madidi y Pilón Lajas, se identificaron los principales actores involucrados en la gestión de estas áreas. Se estudiaron sus relaciones, características e influencias en el área.

Con respecto a las relaciones entre los actores principales, se ha observado que éstas se han ido construyendo históricamente en relación al uso, acceso y control de los recursos naturales. En el caso del Madidi, la gran extensión del área y la diversidad de actores que intervienen en el mismo, con diferentes intereses y en muchos casos visiones distintas, tiene como consecuencia la dificultad de la gestión del área. Justamente esta dificultad de tener intereses diferentes y de no llegar a acuerdos y consensos sobre temas relacionados al área provoca que el comité de gestión no avance. En el caso del Pilón Lajas, la situación es menos tensa, pero esto no quiere decir menos compleja; existe, por ejemplo, una polarización política entre los actores. El CRTM se identifica como un actor que tiene llegada a los diferentes actores, pero no siempre puede influir en ellos.

Para el caso de la construcción de plataformas, tomando como base en un primer momento al comité de gestión, se considera que el escenario no es el más adecuado, debido a que los comités de gestión son plataformas que tienen como tarea exclusiva la gestión de las respectivas Áreas Protegidas. Las plataformas del presente estudio, sin embargo, tienen como objetivo brindar respuestas frente a megaproyectos de desarrollo. En la segunda parte de este libro, se aprecia que estos dos objetivos pueden contraponerse entre ellos. Para un comité de gestión, tener como objetivo ser una respuesta frente a un megaproyecto de desarrollo puede ser contraproducente en relación a su objetivo principal: el mejoramiento de la gestión (gobernanza) de su área protegida.

Sin embargo, aunque los comités de gestión de las Áreas Protegidas no pueden actuar directamente como "respuesta frente a megaproyectos", indirectamente tienen un papel clave en relación a la mitigación de impactos que causan los megaproyectos en las Áreas Protegidas. En este sentido, el EAE del Corredor Norte, y los planes para la carretera San Buenaventura-Ixiamas incluyen un apoyo para el SERNAP, e indirectamente a los comités de gestión. Sin embargo, en el caso del Corredor Norte y específicamente en el caso del tramo Yucumo-Rurrenabaque, este apoyo no se ha materializado.

Asimismo, existe una tarea importante de reconstrucción de los comités de gestión. Se ha visto que el comité de gestión de Madidi

parece no funcionar y que el comité de gestión de Pilón Lajas funciona, pero de manera irregular. Se considera que la propuesta del CIPLA en el marco de esta convocatoria de investigaciones es interesante[17]. CIPLA propone que el papel clave de la gestión de las Áreas Protegidas debe ser por parte del SERNAP, las organizaciones indígenas y las organizaciones de campesinos que radican desde hace tiempo en las mismas. En ese sentido, el CIPLA sugiere que las organizaciones que no representan a los habitantes de las Áreas Protegidas sólo participen indirectamente en la toma de decisiones que involucren dichas áreas. Un embotellamiento que se enfrenta actualmente en este marco es el bajo funcionamiento del SERNAP, tomando en cuenta que las oficinas de Madidi y Pilón Lajas desde hace meses no cuentan con un director.

Por eso, en la segunda parte de este libro se analizan a profundidad diferentes plataformas y sus diferentes funciones. Como conclusión de esta primera parte se pueden distinguir los siguientes elementos:

- Existen plataformas, por ejemplo los comités de gestión, y tienen sus propios objetivos y participantes. En el caso de este estudio, no es conveniente que una plataforma trabaje el tema de megaproyectos exclusivamente y/o asuma la tarea adicional de ser una plataforma de respuesta frente a megaproyectos. Sin embargo, las plataformas existentes juegan un papel clave en la gobernanza y en la posible transformación de conflictos. En este sentido, estas plataformas juegan un papel clave en la problemática alrededor de los megaproyectos.
- Las plataformas tienen como objetivo principal el seguimiento de uno más megaproyectos y proponer proyectos de mitigación de impacto y de planificación integral de la zona sobre la cual el megaproyecto tiene impactos directos e indirectos. Se ha logrado un primer acuerdo sobre una plataforma de este tipo en el caso del tramo de Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte. Una de las conclusiones claves de este estudio es que

17 "El pueblo indígena Lecos aprueba novedosa forma de gestión compartida" http://www.pieb.com.bo/sipieb_nota.php?idn=5769.

tal plataforma sólo funciona en una situación donde existe un objetivo común: en este caso la implementación del PAE. Asimismo, la polarización de los actores obstaculizó pero no impidió este acuerdo. Sin embargo, se percibió que una plataforma de este tipo sólo es posible para el caso de Corredor Norte y la carretera Ixiamas-San Buenaventura, dependiendo del informe de la consulta. En el caso del Complejo Agroindustrial, se ve una pequeña posibilidad, sólo en caso que sus protagonistas también muestren apertura para invertir en un tipo de agricultura más sostenible. Para el caso de la explotación de los hidrocarburos, la situación es aún más complicada y en el caso de la represa de El Bala, por la gran diferencia de opinión, paradigmas e intereses entre los protagonistas y los opositores, no se ve ninguna posibilidad de tener una plataforma de este tipo, es decir una plataforma que reúna a actores de toda clase (diferentes corrientes políticas, diferentes localidad, diferentes medidas de ganar la vida, etc.).

– El tercer tipo de plataforma está constituida por actores que comparten las mismas opiniones, visiones e intereses. Existen tres tipos de plataformas que tienen esta lógica. El primer tipo es una plataforma de actores que forman una plataforma de resistencia (por ejemplo en el caso de El Bala). El segundo tipo es de actores que forman un comité impulsor que estimule la construcción de una plataforma de tipo 2 y/o que se esfuerce para fortalecer las plataformas existentes y mejorar la gobernanza. En el caso del estudio, hubo un grupo de ONGs, organizaciones indígenas y organizaciones del Estado que tuvieron reuniones para lograr este objetivo. Un tercer tipo de plataforma está constituido por protagonistas de los megaproyectos, siendo IIRSA un ejemplo de este tipo plataforma.

Con respecto a la gobernanza, las conclusiones evidencian varios niveles. A nivel global, en el caso específico de este estudio se identifica una contradicción de términos por parte Banco Mundial. Esta organización maneja los fondos más grandes a nivel mundial para frenar los impactos del cambio climático y al mismo tiempo es uno de los principales protagonistas de la construcción de megaobras "de desarrollo" e indirectamente responsable de una de las principales

causas de emisión de gases de efecto invernadero. En el marco de esta investigación, esta contradicción se expresó en el hecho concreto de que el Banco Mundial esté dispuesto de financiar al mismo tiempo la carretera Ixiamas-San Buenaventura y un proyecto socio-ambiental con fondos GEF. En las entrevistas que se mantuvieron con el Banco Mundial, sus representantes mostraron mucha preocupación por los posibles impactos de la carretera y se comprometieron a intentar conseguir fondos para programas de mitigación de estos impactos.

En el mismo sentido, la investigación muestra que el BID puede mejorar mucho su actuación en el caso del Puente Rurrenabaque-San Buenaventura y el caso del tramo Yucumo-San Buenaventura. Este banco, que cuenta entre sus socios a países de todo el mundo y cuyos proyectos se desarrollan en "las Américas", está actuando en el caso del Corredor Norte, por no implementar el PAE, y en el caso del puente Rurrenabaque-San Buenaventura, por no implementar un proceso de consulta apropiada, violando sus propios estándares y, por lo tanto, dando un mal ejemplo de gobernanza.

Asimismo, la región del Madidi y Pilón Lajas recibe apoyo del acuerdo multigubernamental IIRSA para construir infraestructura, aunque existe una ausencia de proyectos de otro tipo. En otras palabras, la región del Madidi y Pilón Lajas es un ejemplo de las consecuencias de la "integración" de Sudamérica tipo IIRSA, que es un acuerdo sobre megaproyectos, olvidando todos los demás componentes necesarios para una buena gobernanza e integración. Laats (2009) concluye que el replanteamiento de la propuesta existente de la IIRSA es la tarea más urgente referida a los procesos de construcción de la integración sudamericana. Dentro de la institucionalidad de Sudamérica, la infraestructura debe ser un componente articulado con otros componentes, subordinado a los procesos de planificación integral y participativa. Luego, la infraestructura debe servir como "una auténtica integración de las regiones al espacio económico-social y cultural suramericano" (Laats, 2009: 89) y es urgente concretizar la propuesta boliviana de la constitución de "un organismo paralelo a IIRSA que delinee una complementación productiva" (*Ibíd*.). Finalmente, debe haber un cambio drástico en los mecanismos que financian la infraestructura sudamericana. Mecanismos como la UNASUR y el Banco del Sur brindan posibilidades

de mejorar la gobernanza de Sudamérica sólo si logran subordinar IIRSA a los demás elementos de una gobernanza integral.

Ya se mencionaron en varias partes de este libro los problemas de gobernanza a nivel nacional. Bolivia es un país en un proceso de cambio y en este proceso está ocurriendo una polarización que frena una gobernanza basada en el respeto y una democracia amplia. En el caso de los megaproyectos, existe una institucionalidad y una legislación que en teoría podría acompañar debidamente su planificación e implementación, pero en la práctica existe un desequilibrio de poder entre los protagonistas del paradigma extractivista y los protagonistas del paradigma de "Vivir bien".

A nivel local, se ve que en el caso de Pilón Lajas actores como CRTM, SERNAP y la Alcaldía de Rurrenabaque han podido construir una gobernanza en la cual existe una buena coordinación entre actores y una visión de desarrollo compartida por gran parte de la población. En el caso de Madidi, se observa que no existe una sinergia entre sus participantes. Las organizaciones que representan los habitantes del área protegida, por ejemplo CIPLA, reclaman que el comité de gestión está acaparado por actores que viven fuera del Área Protegida (por ejemplo comité cívico, alcalde, organizaciones de colonos), y prefieren no participar en el comité de gestión. Por todo eso, existen grandes diferencias en los paradigmas de desarrollo entre participantes. Por lo tanto, a nivel de gobernanza el comité de gestión de Pilón Lajas funciona mejor que el comité de gestión de Madidi.

En general, existe un gran desafío en la zona del estudio de mejorar el respeto (a la crítica), mejorar una cultura de diálogo (en vez de polarización política), mejorar los procesos de transparencia, y mejorar la consciencia que una buena gobernanza depende del conjunto de los actores locales (públicos, privados y sociales).

Segunda parte

Propuesta de intervención

Antecedentes

El análisis de los conflictos existentes en el área de estudio deja pendientes muchas incógnitas con respecto a su resolución. Sin dejar de lado la preocupación por los impactos netamente ambientales, la puesta en marcha de los megaproyectos ya mencionados conllevaría múltiples conflictos sociales que podrían llegar a enfrentar a los habitantes de aquellas tierras.

Por eso, una propuesta que tome en cuenta todo lo anterior implicaría una solución factible, si no la única solución, para conflictos de esta envergadura. La aplicación de herramientas que integran todos los elementos nombrados se presenta en la propuesta a continuación. Ésta pretende utilizar conceptos elaborados para conflictos con las mismas características que enfrentan las regiones estudiadas e intenta responder a gran parte de ellos cuidando que los involucrados se sientan escuchados, comprendidos y atendidos y que no se ignore a ninguno de ellos.

Involucrar a la mayor cantidad de actores en la solución de los conflictos expuestos puede significar no tener que optar o por el progreso o por la conservación natural de Áreas Protegidas. En temas como el estudiado, cada vez son más los que se sienten comprometidos o al menos interesados con lo que pueda suceder. Por ello, un estudio adecuado, al igual que las propuestas que puedan surgir de éste, puede significar la diferencia entre un enfrentamiento entre habitantes de un mismo país y un acuerdo consensuado que complazca a la mayor cantidad de personas.

CAPÍTULO I

Aspectos metodológicos

1. Justificación de la propuesta

Como ya se dijo, la primera parte de este libro muestra que la transformación de conflictos y la gobernanza son panoramas muy amplios de posibles acciones. En este segunda parte se hará mayor énfasis en el tema construcción de plataformas, que es una herramienta de transformación de conflictos y que coadyuva en la mejoría de la gobernanza. Antes de entrar en ese tema, se mencionarán otras acciones de transformación de conflictos que se han ido ejecutando en el marco de este proyecto, aunque sin entrar en detalle.

Para el conflicto sobre hidrocarburos, el equipo de investigación ha otorgado apoyo con talleres de capacitación sobre derechos indígenas en relación con la explotación hidrocarburífera. En el caso de la carretera de Ixiamas-San Buenaventura, se está coordinando con organizaciones de la población afectada y siguiendo el proceso de consulta, de la mitigación de los impactos, de planificación, de monitoreo, etc. En los otros casos, las acciones del equipo se centran en la actualización permanente de información sobre estos conflictos. En este caso, el enfoque se centrará en el conflicto del Corredor Norte y específicamente en el tramo Yucumo-Rurrenabaque, y el proceso de la construcción de una plataforma. Se compara este caso con los otros conflictos estudiados, con énfasis especial en el caso de la carretera San Buenaventura-Ixiamas.

Lederach (2007) vincula el tema de la transformación de conflictos con plataformas. El enfoque de la transformación de conflictos tiene como eje la transformación social, lo que Lederach (2007) denomina:

"el cambio social constructivo". Este cambio social tiene su centro en la invisible red de relaciones. Por eso, y desde una perspectiva de la construcción de la paz, se entiende que estas relaciones crean y emanan energía social, que retorna buscando un sentido de propósito y rumbo.

Al respecto, Lederlach comenta que "es justamente en la calidad y la naturaleza de las relaciones entre las personas, en la creación de tejidos sociales, relaciones y espacios relacionales donde se puede construir justicia y paz sostenibles. Esa capacidad de ver y construir redes, exige la artesanía de una araña, tenemos que aprender a ser 'ingeniosamente flexibles'" (Lederach, 2007: 131). Por esto, las plataformas se entienden como aquellos espacios de relaciones que tienen la capacidad de mantener a grupos de personas en interacción creativa y por tanto deben adaptarse y ser "ingeniosamente flexibles" en relación a su entorno cambiante. La permanencia del cambio requiere la permanencia de la adaptabilidad creativa.

De esta manera, la función de las plataformas más que constituirse como soluciones, genera respuestas creativas. Estas plataformas deberán ser adaptables, capaces de dar respuestas continuas. Por eso, un cambio constructivo genuino requiere de la participación de la otra parte, ya que las plataformas son espacios abiertos para todos los actores involucrados que participan del mismo de manera voluntaria.

En el caso que ocupa a la investigación, el proceso de construcción de plataformas, en una primera instancia mediante grupos focales y reuniones con actores, consultó acerca de la necesidad de conformar plataformas de respuesta a las megaobras. Las opiniones vertidas se transcriben a continuación:

– El Grupo Focal Rurrenabaque opinó que existe mucha polarización en la zona, la cual ha sido fomentada por el conflicto del puente Rurrenabaque-San Buenaventura. Sin embargo, aunque el contexto recae en peleas políticas e ideológicas, se puede tratar de conformar una plataforma porque los megaproyectos llegan con mucha desinformación y es necesario conocer las bases técnicas de los mismos. Asimismo, opinaron que generalmente la consulta en este tipo de proyectos no se realiza,

no se hace debidamente o se hace “a medias”. Identificar un facilitador para una eventual plataforma resulta bastante difícil, porque Rurrenabaque está bastante dividido, bastante polarizado. Creen que los colonizadores son especialmente radicales. El CRTM y la Reserva (SERNAP) son actores neutrales pero no tienen gran influencia. Actores como la Iglesia Católica o la Defensoría del Pueblo son débiles en la zona.

– El CIPTA duda si habrá posibilidades de impulsar espacios de diálogo a partir de estas megaobras. Arguyen tener conflictos, porque no se respetan en sus derechos y lo que buscan es una consulta que sea participativa e igualitaria. Sin embargo, permanecen abiertos a la posibilidad de un diálogo, aunque sin debilitar la plataforma que como indígenas poseen. Creen que deberían encontrar plataformas de aliados en algunas instituciones que apoyen, que cooperen con recursos o con técnicos. La facilitación es difícil, ONGs grandes como WCS y PUMA están mal vistas por el gobierno. Habría que buscar algunas otras, dicen, como FOBOMADE u organizaciones indígenas matrices, por ejemplo la Coordinadora de las Organizaciones Indígenas de la Cuenca Amazónica (COICA) o la CIDOB.

– El comité cívico de San Buenaventura argumentó que como cívicos están promoviendo el diálogo constantemente. Afirman que es la gente de la FESPAI la que a veces se cierra y el CIPTA algunas veces muestra el mismo comportamiento, además que en Rurrenabaque el dirigente cívico muestra poca predisposición al diálogo.

– El CRTM y el Departamento de Interculturalidad de la Municipalidad de Rurrenabaque a su vez opinaron que se necesitan espacio para llegar a acuerdos.

– El Gobierno Municipal de San Buenaventura expresó que se necesitan espacios de diálogo y demuestra interés por conversar con el alcalde de Rurrenabaque sobre el asunto del puente.

– El Gobierno Municipal de Rurrenabaque enfatizó que es necesario propiciar espacios de diálogo.

– La Dirección de Gestión Socio-Ambiental del Ministerio de Hidrocarburos y Energía, propuso tener plataformas similares

a la Comisión Interinstitucional de Tierras Comunitarias de Origen (CITCO) pero para temas de hidrocarburos solamente.

Así, se concluye que los diferentes actores manifestaron la necesidad de constituir este tipo de espacios, a pesar de tener dudas, pues reconocen que viven en un contexto bastante polarizado y dividido. Por otro lado, acerca de la necesidad de un facilitador del proceso, no se identifica consensuadamente a una institución o una persona que pueda ejercer ese cargo.

Por todo ello, después de este diagnóstico en conjunto con los actores, se analizan las diferentes redes de la zona y sus intersecciones. Se pueden identificar diferentes redes en el área de estudio: la red constituida por los gobiernos municipales, los diferentes actores vinculados a la problemática municipal, sus conexiones a nivel de las mancomunidades y su alcance nacional mediante la FAM. Otra gran red es la conformada en torno a la gestión de las Áreas Protegidas Pilón Lajas y Madidi; se trata de un espacio de confluencia de actores municipales, indígenas, ONGs y del gobierno. Una tercera red es la red indígena constituida por la CIDOB, sus diferentes regionales y las organizaciones indígenas locales presentes físicamente en el área; se trata de un núcleo bastante fuerte. Existen, pues, espacios comunes y de intersección entre estas redes en torno a las Áreas Protegidas, aunque en relación al Corredor Norte será necesario buscar intersecciones que enreden y vinculen estas tres grandes redes. Por último, existe una cuarta red, aunque más débil, y es el intento de coordinación entre las ONGs que trabajan en el área de Madidi. No obstante que estos espacios relacionales conectan a personas de mentalidades y situaciones diferentes, justamente crean múltiples vinculaciones coordinadas e independientes que acumulan fuerza.

Luego del análisis general sobre la factibilidad de una plataforma y el estudio de las redes existentes, se toma la decisión de entrar en más detalle y actuar concretamente. Por eso, al final de la primera parte de este documento se concluye que referido a los megaproyectos existen varios tipos de plataformas:

1. Plataformas existentes/formales, por ejemplo los comités de gestión.

2. Plataformas que tienen como objetivo principal el seguimiento de uno más megaproyectos, así como una propuesta tentativa de proyectos de mitigación de impacto y de planificación integral de la zona sobre la cual el megaproyecto tiene impactos directos e indirectos.
3. El tercer tipo de plataforma está constituida por actores que comparten las mismas opiniones, visiones e intereses. Hay tres diferentes subgrupos:
   - Plataformas de resistencia
   - Grupos impulsores de plataformas (más neutrales)
   - Plataformas constituidas por protagonistas de los megaproyectos

Tomando en cuenta esta subdivisión y para el fin de este estudio, la investigación se concentrará en la construcción de una plataforma tipo 2, es decir, una plataforma que presente tentativas de mitigación de impacto, pero sin ignorar los alcances de los megaproyectos. Una de las conclusiones claves de este estudio es que tal plataforma sólo funciona en una situación dónde existe un objetivo común. Por lo tanto, las propuestas se centrarán en el caso del tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte, teniendo como objetivo común lograr la implementación del PAE. Sin embargo, antes de entrar en detalles sobre la plataforma Yucumo-Rurrenabaque, se mencionan brevemente las oportunidades y problemas de otras (posibles) plataformas en la región.

La convocatoria en la cual se enmarca esta investigación tiene como tema principal la sostenibilidad de las Áreas Protegidas. La conclusión a la que se llegó respecto de los comités de gestión, el hecho que no sean "plataformas" factibles para tomar una postura colectiva frente a megaproyectos, no implica que éstos sean actores clave en la problemática relacionada con megaproyectos. Más bien los comités de gestión son actores clave para disminuir los impactos ambientales en Áreas Protegidas causadas por megaproyectos. En este sentido, es importante que se concreticen los planes del BID y el Banco Mundial para el fortalecimiento del SERNAP y los comités de gestión de las Áreas Protegidas. Sin embargo, tomando en cuenta

que el comité de gestión de Madidi no funciona y que el comité de gestión sólo funciona informalmente, este fortalecimiento sólo tendrá efecto si los comités de gestión pasan por un rígido proceso de reconstrucción. Para este proceso, el ejemplo de CIPLA brinda pautas interesantes.

Otra plataforma importante es la plataforma de las organizaciones indígenas, ya que se vio en el caso del conflicto sobre hidrocarburos que el no tomar en cuenta los diferentes matrices indígenas (CIDOB, CPILAP, PILCON y OPIM) causó mucha confusión y conflictos internos. Sin embargo, en el caso del conflicto sobre la carretera San Buenaventura-Ixiamas, la fluida coordinación entre CIDOB, CPILAP y CIPTA ha sido la base de la exitosa negociación con el Banco Mundial y la ABC.

En esta investigación se trató acerca de plataformas vinculadas con megaproyectos y conflictos concretos. Sin embargo, para que la región realmente tenga una gobernanza óptima, también debe existir una plataforma "paraguas" para toda la región suroeste de la Amazonía boliviana, a través del cual múltiples actores acordarán sobre la planificación integral de la región. En el caso de la plataforma para el tramo Yucumo-Rurrenabaque, considerando que el proyecto Corredor Norte ya está en marcha, el papel de la plataforma debería estar orientado a la construcción de propuestas de mitigación de impactos. Sin embargo, un escenario de gobernanza implica no solamente programas de mitigación de impactos relacionados con el camino, sino también mecanismos y programas de desarrollo sostenible local a partir de la obra. Esto quiere decir que se requiere analizar los impactos indirectos, sinérgicos y prevenir sus efectos a través de programas sociales y ambientales con un enfoque multiactor, pero con enfoque de transparencia, información, rendición de cuentas, control social, consultas y participación social.

2. Objetivos y resultados esperados de la propuesta

Definir los objetivos de la plataforma es una tarea fundamental pues justamente de esta definición depende el sentido, funcionalidad y flexibilidad de la misma. Una plataforma sin objetivos claros pierde el rumbo deja de ser sostenible. Al respecto, el Corredor

Norte actualmente está en plena ejecución, la EAE propone un Plan de Acción Ambiental con 8 programas que deberían ejecutarse. Sin embargo, en los contratos de préstamo firmados entre el BID y el gobierno no se ha establecido ninguna relación con este estudio (Molina, 2010). En última instancia, la puesta en marcha de una megaobra de la magnitud del Corredor Norte debe comprometerse con el desarrollo sostenible de la Amazonía.

En el taller del 18 y 19 de marzo del año 2011, los participantes propusieron el siguiente objetivo de la plataforma:

"Ser una organización conformada por actores que representan a toda la población afectada por la carretera Yucumo-Rurrenabaque para que su impacto económico social y ambiental negativo sea mínimo y que los impactos positivos para la población local sean potencializados con una visión sustentable".

Anteriormente, en el taller del 2 y 3 de diciembre del año 2010 ya se formularon los siguientes objetivos específicos:

- Lograr un acuerdo formal y ampliamente consensuado sobre la plataforma.
- Definir facilitadores de las plataformas y mecanismos de financiamiento.
- Identificar equipos operativos e impulsores de la plataforma.
- A partir del consenso, delinear y definir estrategias de desarrollo sostenible para la región afectada.
- Construir un plan integral sostenible que responda a las necesidades y la visión para su futuro de los actores locales.
- Controlar, evaluar y fiscalizar las salvaguardas y medidas de mitigación durante la construcción del tramo.

Los resultados concretos que se esperan lograr son en primer lugar la formación de un equipo base multiinstitucional e interdisciplinario que cumplirá el rol de impulsar las plataformas. En este marco, se ha incorporado como parte del equipo de trabajo a

diferentes instituciones y organizaciones, como LIDEMA, CIDOB y la Defensoría del Pueblo, con el fin de iniciar un proceso y posibilitar que otros lo continúen. Posteriormente, se espera contar con propuestas de plataformas en diferentes niveles y con la inclusión de actores locales fundamentales. Específicamente, se busca un acuerdo ampliamente consensuado sobre la plataforma del tramo Yucumo-Rurrenebaque con la participación de todos los actores locales claves y actores nacionales e internacionales involucrados, especialmente el BID y los representantes del Gobierno nacional y departamental. A continuación, se espera que la plataforma y las propuestas de la plataforma cuenten con presupuesto suficiente y que la ésta elabore un plan integral participativo y consensuado para la región de Madidi y Pilón Lajas que sea implementado posteriormente y en forma transparente con la participación de todos los actores.

A lo largo de este proceso, se informará de manera permanente a los medios de comunicación, se publicarán varios documentos científicos y documentos dirigidos a la población local, y se pretende tener un intercambio frecuente con actores en Bolivia y otros países que estén viviendo situaciones similares. Esto se busca primero con el objetivo de aprender y, posteriormente, con el de "enseñar". Concretamente se planea invitar a personas que han estado involucradas en el proceso de la construcción de la plataforma del Br 163.

La metodología de la propuesta aplica las teorías y prácticas de las corrientes de aprendizaje social y transformación de conflictos. Sin embargo, no se aplica la TRA porque es una teoría apta para descripciones, pero no es apta para la definición de propuestas (Latour, 2004). En este proceso metodológico, práctico y de aprendizaje, primero se concluyó que la construcción de las plataformas también implicaría la conformación de un equipo operativo e impulsor, es decir un "grupo semilla" conformado por un número reducido de actores aliados estratégicamente, encargados de realizar un cabildeo y facilitar la elaboración de propuestas. Este grupo debe encargarse de reunirse y hacer seguimiento a los organismos financiadores y otros organismos responsables de estos proyectos, por ejemplo al Gobierno, para alimentar los flujos de información e incentivar los procesos de planificación.

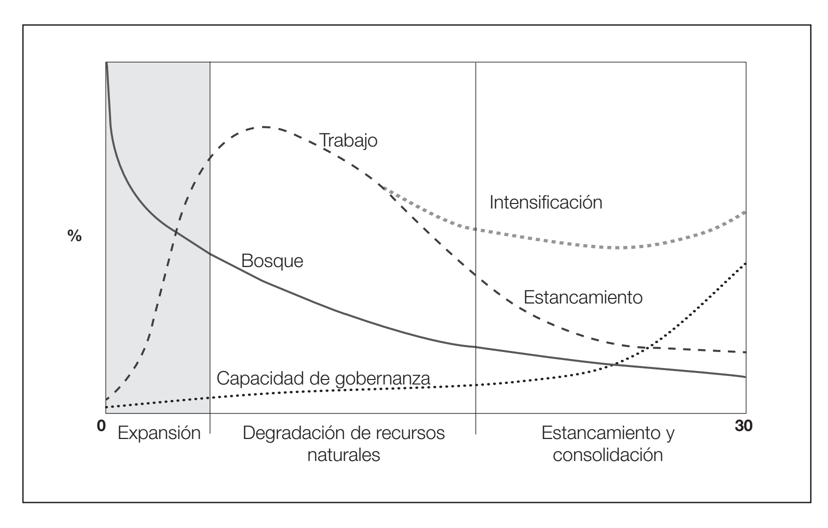
En este entendido, para la construcción de las plataformas es necesario identificar los organismos que financian las megaobras y es necesario saber quién está detrás del emprendimiento. De igual forma, es necesario evaluar el estado del proyecto (aprobado o en proceso de aprobación, la etapa y el estado de avance de los proyectos). Esta evaluación sirve para conocer oportunidades y definir acciones. Paralelamente, el grupo impulsor convoca o facilita la convocatoria de las reuniones y talleres para la construcción de la plataforma, y se encarga del seguimiento permanente.

El ejemplo principal de este aprendizaje es Brasil, con la Carretera Cuiabá-Santarém, más conocida como Br 163. Antes de su construcción, un grupo de personas y organizaciones afectadas[18] por esta carretera concluyeron que ésta traería los siguientes beneficios: mejoramiento de la conexión de la región amazónica con el sur de Brasil, mejoramiento de las infraestructuras de transporte para las poblaciones locales, y disminución de los costos de transporte para productores de cultivos agrícolas y productos industriales. Sin embargo, la construcción de esta carretera también causaría los siguientes impactos negativos: la intensificación de la ocupación de tierras, apropiación ilegal de tierras y especulación, rápida deforestación, aumento de la migración, más conflictos sociales, la urbanización y marginación social y distribución desigual de beneficios.

Luego de este análisis, el mencionado grupo decidió tomar acciones para disminuir, mitigar y convertir estos probables impactos negativos. Analizaron que el escenario inicial se caracterizaba por una baja gobernabilidad y el dominio de una visión extractivista de los recursos, como puede visualizarse en la figura 3:

18 Entre ellas la organización IPAM.

Figura 3
Escenario de baja gobernanza



Fuente: Alencar *et al.*, 2010.

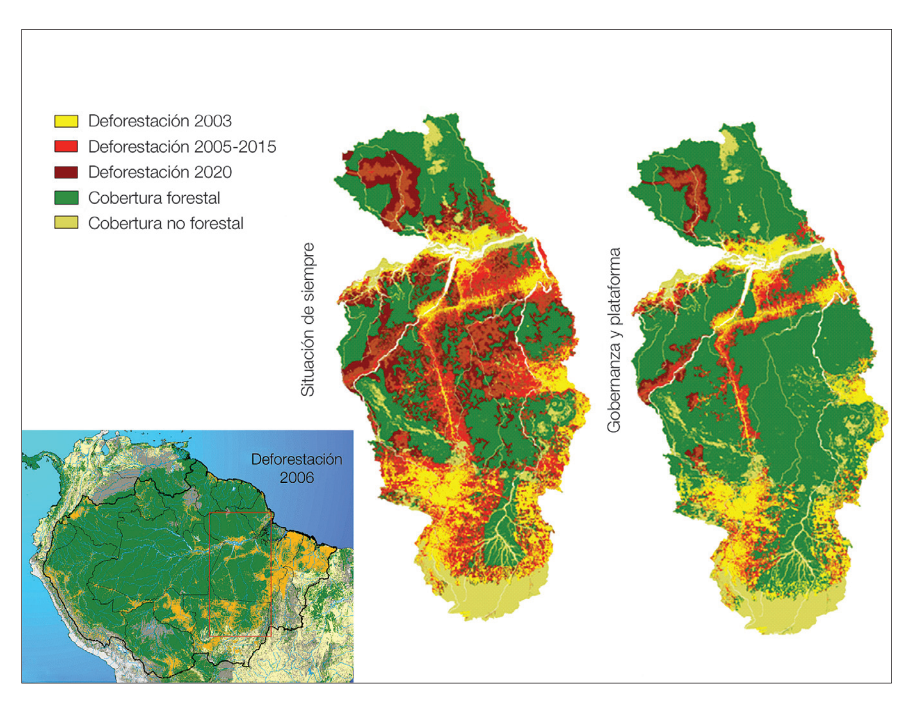
La figura 3 explica cómo en un escenario de construcción de megaproyectos en regiones con muchos bosques y pocos habitantes y con un bajo nivel de gobernanza, normalmente ocurre una deforestación masiva en los primeros años. Las oportunidades de trabajo son relativamente altas en este periodo, pero disminuyen rápidamente después de la finalización de la construcción. A veces las oportunidades de trabajo se recuperan (en el caso de la construcción de una economía local), pero a menudo nunca se recuperan, por ejemplo en el caso de contaminación, agotamiento de las tierras agrícolas, y/o agotamiento de los recursos naturales disponibles[19].

La figura 4 también muestra que uno de los impactos más fuertes de la construcción de una carretera es el impacto en los bosques. En el caso de la carretera Br 163 existió el desafío de cambiar un escenario

19 Por ejemplo, el caso de la migración de los años setenta a la región de San Buenaventura ha tenido el mismo escenario de la figura, primero hubo una migración masiva, y una deforestación masiva. Luego se dio el agotamiento de los recursos, especialmente madereros, hubo una desocupación severa en esta región, causando un nivel altísimo de pobreza.

extractivista y de baja gobernanza por un escenario de mejoramiento de gobernanza y, por consiguiente, una disminución de la deforestación que promueve mayores beneficios y de larga duración para la población local, paralelamente a objetivos macroeconómicos.

Figura 4
Escenarios de la experiencia Br 163



Fuente: Alencar, 2010.

Con el afán de revertir este proceso, se conformó una plataforma de múltiples actores vinculados a distintas redes y de esta manera se logró generar un ambiente de gobernanza y sostenibilidad en el área. Escenarios donde se han construido plataformas para generar gobernanza han frenado el acelerado proceso de la deforestación, entre otros aspectos. En el caso del Br 163 se trabajó en una visión común de desarrollo que implicó la construcción de un Plan de Desarrollo. Por ejemplo, el Gobierno Federal del Brasil participó involucrando a diferentes Ministerios (cuadro 2).

Cuadro 2
Participantes en la plataforma Br 163

Asociação Floresta Protegida-AFP
*Asociação Terra Indígena do Xingu-ATIX
CEAPAC
Central Unica dos Trabalhadores
*Centro de Estudo e Formação dos Trabalhadores do Baixo Amazonas-CEFT-BAM
Conselho Nacional dos Seringueiros-CNS
Federação de Orgãos para a Assistencia Educacional e Social-FASE Amazonia
Federação dos Trabalhadores da Agricultura do Estado do Pará-FETAGRI-PA
*Federação dos Trabalhadores da Agricultura do Baixo Amazonas
Federação dos Trabalhadores da Agricultura da Transamazõnica e Xingu
Fórum da Amazônia Oriental-FAOR
Fórum da Produção Familiar do Baixo Amazonas
*Fórum dos Movimentos Sociais da BR-163
*Fórum Mato-Grossense de Meio Ambiente e Cidadania-FORMAD
*Fundação Viver Produzir Preservar-FVPP
Grupo de Defesa da Amazônia-GDA
Grupo Consciência Indígena-GCI
*Grupo de Trabalho Amazonico-GTA Nacional
GTA-Regional BAM
GTA-Regional Norte de Mato Grosso
Grupo Nova Proposta para a Agroecologia-GTNA
*Instituto Centro de Vida- ICV
*Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia-IPAM
Instituto Floresta
Instituto Ouro Verde
Instituto Padre Joâo Peter
*Instituto Socioambiental-ISA
MONAPE
MOPEBAM
Proteger / GTA-BAM
Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Castelo dos Sonhos
Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Itaituba
Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Lucas do Rio Verde
Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Rurópolis

Fuente: Alencar, 2010.

Aunque es necesario aclarar que el caso de la plataforma del tramo Yucumo-Rurrenabaque, tanto como la plataforma Br 163, son casos/redes de actores y factores únicos, se retoman aspectos de la metodología de la plataforma Br 163, que tiene la siguiente secuencia (Alencar, 2010):

- Conocer el sitio (entender el contexto histórico y los dinamismos socio-económicos actuales).
- Construir y fortalecer alianzas con personas locales (identificar los principales actores socio-económicos y sus demandas).
- Intercambiar información (promover discusión y educación sobre tendencias futuras de uso de tierra y facilitar el acceso a información científica).
- Definir estrategias políticas para el proceso regional de planificación e implementación (juntar fuerzas y planificación).

En esta lógica, primero se organizaron talleres con los diferentes actores locales involucrados en los megaproyectos y se trabajó con ellos a partir de la información sistematizada en la primera fase de la investigación. Segundo, se identificaron las relaciones que existen entre actores. Tercero, se priorizó mediante un árbol de problemas cuáles son los conflictos fundamentales. En cuarto lugar, se definieron escenarios futuros y en quinto, se analizaron las características y las condiciones para trabajar a nivel de plataformas para, finalmente, priorizar acciones.

Al respecto, en estos talleres participativos se aplicaron técnicas como:

- Identificación nominal
- Mapeo de actores
- Análisis social (CLIP), que ayuda a crear perfiles de los actores involucrados en un problema central o acción
- Árbol de problemas
- Escenario ideal

Dentro de este proceso, al finalizar su segunda fase, se logró un acuerdo informal sobre la construcción de la plataforma en el cual participaron actores de diferentes intereses (políticos, económicos, territoriales, bienestar). Un ejemplo es el municipio de Rurrenabaque y del municipio de San Buenaventura; también se avanzó mucho en el "conocimiento del sitio" y sus actores, como muestra la presente publicación.

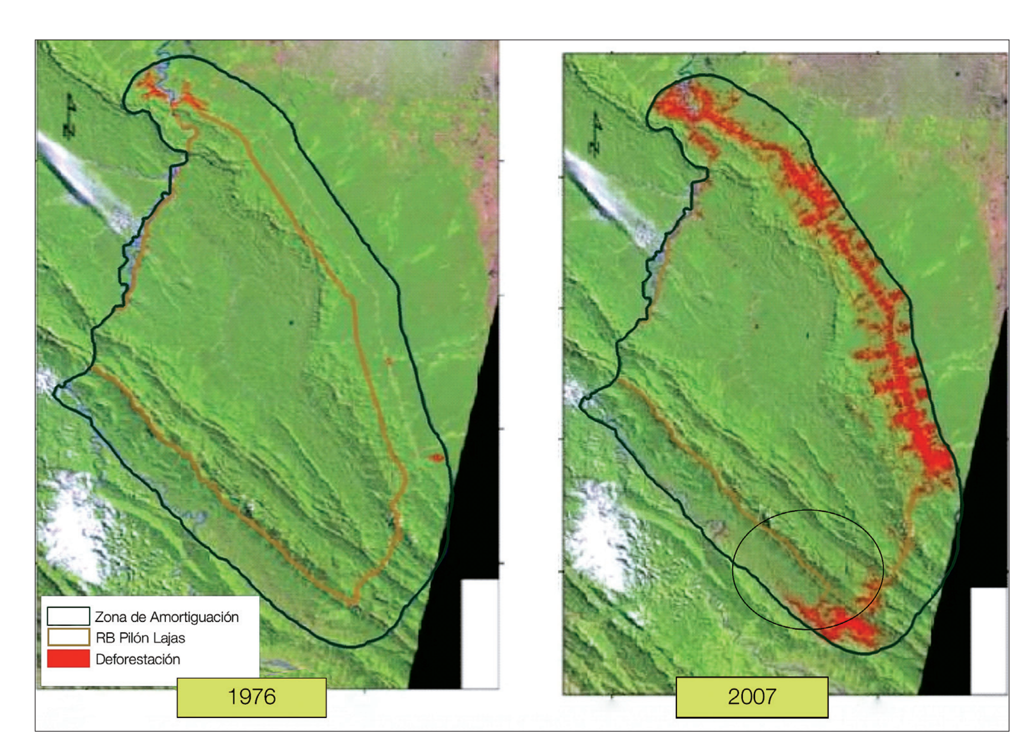
La intención del equipo es seguir este proceso a través de talleres bimensuales, visitas de campos, seguimiento de los proyectos, etc. Como primer desafío se tiene la oficialización del acuerdo sobre la plataforma, luego se tiene la intención de organizar un intercambio entre los actores de la plataforma Yucumo-Rurrenabaque y los protagonistas de la plataforma Br 163 y, consecuentemente, cumplir tareas como la definición de estrategias y la elaboración e implementación de planes. Para ello, no se puede aplicar una planificación rígida tomando en cuenta la dependencia a una multitud de factores políticos, sociales, financieros, etc.

Asimismo, es importante la articulación entre los diferentes proyectos, por ejemplo la coordinación con FUNDESNAP. Dentro de este proceso se encontrarán con seguridad varios embotellamientos que tendrán que transformarse, por ejemplo el tema del facilitador o los facilitadores de la plataforma y la extrema polarización política de la zona.

3. Localización de la propuesta

La propuesta se implementará mayormente en el Área Protegida de Pilón Lajas y su zona de amortiguamiento, tomando en cuenta que la mayor parte del tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte se encuentra en el límite derecho de esta área (mapa 8).

Mapa 8
El tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte, el Área Protegida Pilón Lajas y deforestación 1976-2007



Fuente: Ribera, 2010.

El mapa 8 muestra que los procesos de colonización se consolidaron justamente al borde del tramo carretero en toda el área de amortiguación de la Reserva, provocando serios impactos ambientales para el área. En 1976, cuando todavía no se iniciaba el proceso colonizador, el impacto en los recursos forestales era mínimo, pero ya en el 2007 se puede ver el alto impacto en los recursos forestales. Estas áreas han perdido maderas preciosas como la mara, debido al *boom* de la explotación maderera que se produce los años 80. Es justamente el área de amortiguación que se ve altamente impactado y son los espacios aledaños al Área Protegida donde debería construirse una plataforma y realizarse una gestión integral que contribuya a la viabilidad y a la integración territorial. Todo ello podría lograrse mediante el desarrollo y potenciamiento de las relaciones ecológicas, socioculturales, económicas y político administrativas entre el área protegida y la región en la que se encuentra.

Sin embargo, la carretera no solamente afecta al Pilón Lajas sino también al Madidi, como muestra la figura 5. En este sentido, cabe preguntarse si se debe incluir la carretera San Buenaventura-Ixiamas en la plataforma o quizás construir dos plataformas interrelacionadas. Pero, como se explicó anteriormente, recién después de la publicación del informe de consulta se pueden tomar acciones y decisiones al respecto.

A partir de la figura 5, se puede ver la complejidad de la geografía social donde se ubicaría la plataforma; el ramal del corredor bordea el área de amortiguación de la Reserva de la Biosfera Pilón Lajas y en este borde se concentra un gran número de comunidades pertenecientes a las federaciones de colonizadores FEPAY y FECAR. El ramal secundario San Buenaventura-Ixiamas que conecta al Corredor bordea el límite del Madidi. Por tanto, se ven involucradas en la problemática dos Áreas Protegidas de gran valor ecológico que abrigan en su interior a los pueblos indígenas tacana, lecos apolo, larecaja, mosetén, tsimane y los toromonas, que es un pueblo que vive en aislamiento voluntario.

Figura 5
Área de influencia directa



Fuente: Instituto de Ecología, 2010.

En la figura 5 se identifica el tramo de estudio con su ramal extendido desde San Buenaventura hasta Ixiamas. También aquí pueden identificarse las poblaciones más grandes, como Yucumo, Rurrenabaque, San Buenaventura, Tumupasa e Ixiamas. Se considera de importancia incluir el tramo que conecta al Corredor para no perder el panorama completo y el alcance que podría lograr la plataforma propuesta. En referencia a la localización de la propuesta, se hace una distinción entre las Áreas Protegidas y las zonas de amortiguación. En las primeras, los principales objetivos serán la conservación de la naturaleza y el respeto a los territorios indígenas, mientras que a las zonas de amortiguación también se destinará funciones de producción sostenible.

En el caso del Pilón Lajas, el área de amortiguación está bastante comprometida y sufre altos impactos socio-ambientales. Durante el análisis con los actores, se identificaron los siguientes impactos:

- Muchos ojos de agua y arroyos se han secado debido a los asentamientos humanos y la deforestación. Los mismos colonizadores se están quedando sin agua y el caudal de los ríos ha bajado considerablemente.
- Muchos arroyos de la Reserva desembocan en el río Yacuma, el caudal ha bajado y esta situación afecta a la ganadería pero también a la actividad turística, al tornarse el río innavegable.
- A partir de los trabajos de pavimentación de la carretera, se están abriendo brechas y caminos secundarios con altos impactos socio-ambientales.
- La deforestación del área es uno de los impactos más fuertes que trae consigo varios problemas.
- Se está ampliando la frontera agrícola, no sólo por los campesinos y los colonizadores. También algunas comunidades indígenas tsimane y mosetén lo están haciendo.
- Se está produciendo un cambio en la actividad agrícola del cultivo del arroz al cultivo de la caña. La puesta en marcha del Complejo Agroindustrial de San Buenaventura está influyendo en esto.

- Se han producido incendios en el área.
- Hay un incremento de bares y discotecas a lo largo de la carretera.

El proceso de saneamiento de la TCO Pilón Lajas, que tiene una doble categoría como Área protegida y TCO, ha sido un elemento que ha contenido el avance de la mancha de colonización al interior de la Reserva. Sin embargo, se cree que también se necesita una plataforma dirigida exclusivamente al tema de la carretera para que los impactos nombrados no se intensifiquen más y afecten la sostenibilidad de esta área protegida.

Actualmente, se han identificado intereses y acciones comunes que se están realizando en el área. Por ejemplo, la Fundación PRISA está trabajando con las zonas de colonización asentadas a lo largo de la carretera con proyectos agroforestales que incluyen la producción de cacao, madera, palmeras, con el objetivo de atenuar los impactos, producto de la deforestación. Por otra parte, a nivel del Gobierno Municipal de Rurrenabaque se espera trabajar en normas relacionadas a las tomas de agua y trabajar en políticas que eviten una mayor deforestación. En relación a las quemas, se está trabajando un plan de gestión de riesgos. A nivel productivo también se están realizando acciones que fortalezcan sectores económicos alternativos como los operadores de turismo, artesanos y pequeños productores. En el área de educación ambiental es necesario un mayor esfuerzo, considerando la existencia de Áreas Protegidas tan importantes como Pilón Lajas y Madidi. Estas son algunas acciones que una plataforma generada a partir de las redes locales existentes podría apoyar y con las que se podría trabajar.

4. Beneficiarios de la propuesta

Para tener más claro el panorama en el que se desenvuelve la presente investigación, en el cuadro 3 se identifican los diferentes actores que intervienen y están involucrados en la problemática del Corredor Norte correspondiente al tramo Yucumo-Rurrenabaque.

Cuadro 3
Actores involucrados y afectados por el tramo Yucumo-Rurrenabaque

Actores de la región		
Organizaciones sociales	CIPTA	FECAR
	CRTM	Operadores de turismo
	CIDOB	Asociación de ganaderos
	CPILAP	Transportistas de la provincia Ballivián
	Gran Consejo Tsimán	CSUTCB Carretera Yucumo
	Productores ASPAE	Asociación de carpinteros
	OCOR	FEPAY
ONGs	CEADESC	PUMA
	FUNDESNAP	WCS
	WWF	CI
	LIDEMA	IE
	PROMAB	PEC
	DED	RED UNITAS
	DESSBOL	PRISA
	BIC	
Otros	Iglesia Católica de la provincia Ballivián	Iglesia evangélica
	Defensoría del Pueblo de la provincia Ballivián	Comité cívico San Borja
Educación	UABJB	UMSA /Instituto de Ecología
	Colegio Río Colorado	
Actores públicos	NACIONAL	
	FAM	MDRT
	AMDEBENI	ACOBOL
	AMB	SERNAP
	MOPSV	ABC
	Ministerio de Relaciones Exteriores	MMAA
	Ministerio de Planificación y Desarrollo	Base Naval
	INRA	

(Continúa en la siguiente página)

(Continuación de la anterior página)

	BENI-La Paz	
	PREFECTURA DEL BENI	GM Reyes
	MANRIBE	GM San Borja
	MADIDI	GM Santa Rosa de Yacuma
	PILÓN LAJAS	GM Rurrenabaque
	EBBENI	GM San Buenaventura
	Sub Alcaldía Palos Blancos	Sub Alcadía Palmar
	Sub Alcaldía Yucumo	ABT Rurrenabaque
	INRA provincia Ballivián	
Empresas privadas	APCA	SMBALA
	AAVTAI	Chalalán
	Consorcio Alto Beni	
Organismos internacionales	BID	
	Banco Mundial	CAF

Fuente: Elaboración propia con el apoyo de Patricia Cabaleiro y con base en talleres en Rurrenabaque, agosto y diciembre 2010.

Asimismo, en la zona existen varias redes que se agrupan de la siguiente forma:

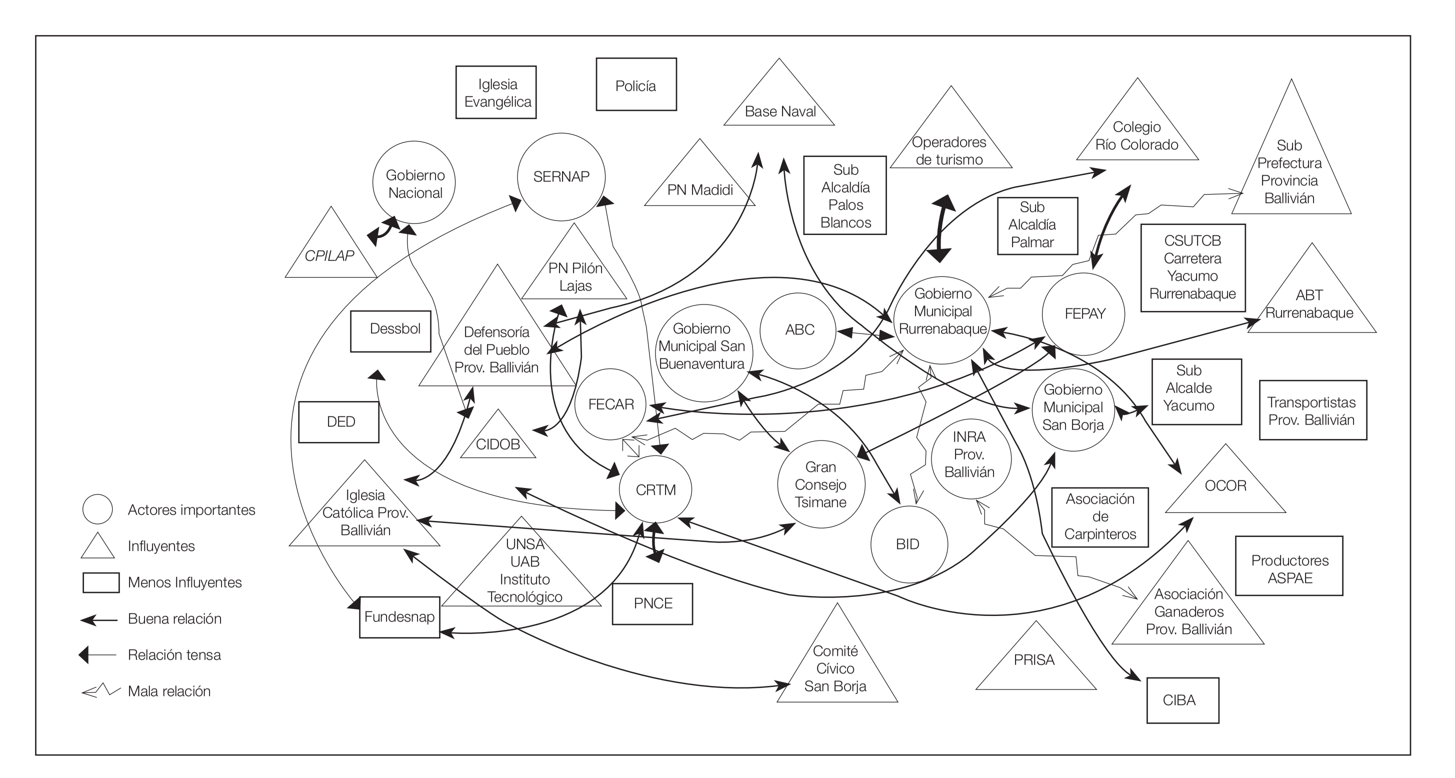
- La Asociación de Municipios del Beni (AMDEBENI) es una instancia que se relaciona de manera directa con la Prefectura del Beni y los gobiernos municipales de Reyes, San Borja, Santa Rosa y Rurrenabaque. La asociación de municipios es la instancia que les proporciona asistencia técnica para el desarrollo de sus funciones. El vínculo que los une es la alianza en proyectos, pese a que algunos de estos gobiernos municipales con sus respectivas subalcaldías son opuestos políticamente.
- La Prefectura del Beni aglutina a actores civiles que necesariamente se relacionan con ella, a actores del Estado como la ABC, actores privados y también a actores municipales; es una institución estratégica.
- Mancomunidad de Municipios del Río Beni (MANRIBE) y FAN son instancias que desde el ámbito de lo municipal tienen

fuertes redes de relaciones con los gobiernos municipales a nivel del departamento, pero también a nivel nacional.

- La Reserva de Biosfera y TCO Pilón Lajas tiene un entramado de relaciones donde confluyen actores sociales de los diferentes ámbitos, estatales, ONGs o actores indígenas.
- El CRTM es un actor clave que está vinculado fuertemente con los actores indígenas de la CIDOB, la CPILAP, las distintas ONGs que trabajan con ellos, municipios, actores estatales, etc. Es un excelente punto de anclaje.
- El SERNAP también aglutina a un sin número de instituciones provenientes de la sociedad civil, del sector público y de ONGs.
- Entre las ONGs, el FUNDESNAP es una instancia de muchas relaciones en la zona, muy cercana a los actores indígenas, a actores públicos como el SERNAP, a las Áreas Protegidas de Madidi y Pilón Lajas y a instancias académicas como el Instituto de Ecología.
- La CIDOB tiene presencia por medio de sus regionales, tal es el caso del CIPTA y del CRTM, además del CPILAP. Como instancia legítima de representación de los pueblos indígenas tiene relaciones con Ministerios y la misma Presidencia, aunque estas últimas actualmente están deterioradas.
- Las relaciones con el Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), la ABC y el Consorcio Alto Beni están supeditadas a una relación de tipo contractual.
- Con respecto al SERNAP, Pilón Lajas, Chalalán, SM de El Bala y CRTM, éstos presentan un vínculo entre estos actores de naturaleza también temática, ya que las empresas de turismo comunitario requieren coordinar acciones con el CRTM y el SERNAP para desarrollar su actividad turística.

La figura 6 identifica a los más importantes, influyentes y más débiles, pero también permite visualizar el tipo de relación que entre ellos se ha tejido.

Figura 6
Mapa de relaciones del Corredor Norte



Fuente: Elaboración propia.

El Gobierno Nacional, que engloba los diferentes ministerios e instancias públicas, se mantiene un tanto alejado y presenta relaciones de tensión, especialmente con el sector indígena CIDOB y CPILAP. El SERNAP presenta un problema de fluidez en las relaciones con el CRTM y el FUNDESNAP, lo que repercute de alguna forma en la relación entre la Reserva Pilón Lajas y el CRTM. La ABC ha tomado partido y a partir del conflicto del puente de San Buenaventura ha desarrollado una mala relación con el municipio de Rurrenabaque.

En realidad, se han conformado dos polos de relaciones entre el Gobierno Municipal de San Buenaventura y el de Rurrenabaque. El primer polo es bastante fuerte en torno a San Buenaventura, con una llegada directa al Gobierno, Brigada Parlamentaria, los colonizadores FECAR y FEPAY, que se constituyen en una gran fuerza en la región y gobiernos municipales aliados como el de San Borja y Ixiamas. El Gobierno Municipal de Rurrenabaque pertenece políticamente a la oposición y esta situación ha provocado que se desarrolle una mala relación entre los colonizadores, principalmente FECAR, instancias del Estado como la ABC, el mismo BID, San Buenaventura y la misma sub Prefectura. Tiene como aliados coyunturales a los actores indígenas y otros actores locales. La relación con el Área Protegida y sus gestores (CRTM) y la Reserva es muy buena, ya que este municipio ha apostado por el turismo.

La Iglesia Católica es un actor considerado influyente que tiene buena relación con la Defensoría, gobiernos municipales y los actores indígenas. La Defensoría del Pueblo de Reyes es una institución nueva en la zona que poco a poco está tejiendo relaciones con los diferentes actores, pese a que siempre existe alguna susceptibilidad sobre el papel que podría desempeñar. Con respecto al CRTM, se trata de una institución legítima muy bien relacionada con diferentes actores y es bastante flexible. Esta cualidad le ha permitido cogestionar su territorio junto con el SERNAP desde los años 90. Sin embargo, como representante de los pueblos indígenas tsimán y mosetén mantiene una posición de defensa de los derechos indígenas. El CRTM ha tejido una estrecha relación con el Gobierno Municipal de Rurrenabaque y forma parte de un bloque indígena que le permite plantear demandas que trascienden el ámbito local. Con respecto a

la geografía social, se considera que en el momento de construir la plataforma es importante considerar todos los grupos de personas, procesos y lugares geográficos, con el objetivo de localizar puntos de anclaje estratégicos. Asimismo, se debe enfatizar en intereses comunes y sobrepasar diferencias políticas.

El tramo estudiado (Yucumo-Rurrenabaque) pasa por diferentes poblaciones pertenecientes a los municipios de San Borja y Rurrenabaque y de manera indirecta también al municipio de Reyes y Santa Rosa. Estos municipios pertenecen al departamento del Beni. El ramal que se conecta al corredor incluye dos municipios más: Ixiamas y San Buenaventura y de forma indirecta también afecta al municipio de Palos Blancos y Apolo, todos pertenecientes al departamento de La Paz.

En este acápite no se pretende solamente mencionar a los beneficiarios sino también tocar el tema de la facilitación, esencial en la problemática de plataformas. Se considera que el facilitador es un grupo o una persona que tiene capacidad de moverse entre las bases y el más alto nivel de liderazgo, que tiene cierta independencia en sus actividades y que crea procesos que apoya. De igual forma, vincula entre sí el nivel horizontal y vertical, lo que Lederach (2007) denominó inicialmente "del medio-afuera" y en sus últimos trabajos "enfoque de red". Son justamente estos actores los más difíciles de visualizar, pues todas estas características no suelen encontrarse todas en un solo actor. Durante el taller del 2 y 3 de diciembre salieron algunos posibles actores que podrían eventualmente convertirse en facilitadores y un "grupo semilla" que actúe como motor de la plataforma: la Defensoría del Pueblo de la provincia Ballivián, el CRTM y el Instituto de Ecología de la UMSA. En el taller del 18 y 19 de marzo, los participantes propusieron que la plataforma tenga un directorio cuya tarea principal sería la de facilitación. Pidieron que esté formado por CRTM, FECAR, PEPAY, OCOR, y los municipios de Yucumo, San Borja y Rurrenabaque.

CAPÍTULO II

Viabilidad, aplicabilidad y sostenibilidad de la propuesta

1. Viabilidad

Tomando en cuenta que en los talleres de análisis y reflexión ya se lograron varios acuerdos sobre la construcción de una plataforma, se considera que la actual propuesta es sin duda viable. Sin embargo, por la complejidad de la zona, y específicamente por la polarización política, no se puede pronosticar el seguimiento de este proceso constructivista ya en marcha, y por lo tanto tampoco el éxito de la propuesta. En relación al seguimiento, se propone construir a partir de funciones y actividades de la plataforma propuestas por los participantes del taller en el cual se logró el primer acuerdo, además de proponer los diferentes actores que deberían conformarla (cuadro 4).

Cuadro 4
Actores, funciones y actividades de la plataforma

Actores	Funciones	Actividades
CIDOB, CPILAP, CRTM, GCTS. FECAR-FEPAY-CSUTCB OCOR MMNPT-INRA-ABT (local) Medios de comunicación Gobierno Municipal- San Buenaventura-San Borja-Reyes-Rurrenabaque-Apolo-Ixiamas Base Naval Sub Gobernación-provincia Ballivián	Seguimiento y control al cumplimiento de salvaguardas. Seguimiento y control a la presentación de informes transparentes. Fiscalización y evaluación Informar, dialogar y consultar Coordinación Planificación Unión y Transparencia Equidad	Conocer el proyecto Abrir espacios de diálogo Políticas consensuadas entre todas las organizaciones sociales Organización La socialización La aprobación Convocar Organizar una directiva Difusión de información

(Continúa en la siguiente página)

(Continuación de la anterior página)

Comités cívicos de toda la región Defensoría del Pueblo-Puente Entre Culturas Operadores de turismo Gobernación del Beni SERNAP ONG públicas y privadas UMSA/UAB Parque Madidi Reserva de la Biosfera Pilón Lajas		Elaborar propuestas y proyectos Consensuar políticas entre todas las organizaciones

Fuente: Elaboración propia con base en el taller del 2 y 3 de diciembre de 2010 en Rurrenabaque.

Analizando los datos presentados, resulta fundamental incorporar entre los actores a representantes del gobierno, de diferentes ministerios con poder de decisión, al BID como organismo financiador de este tramo del Corredor y a la ABC. En relación a la viabilidad técnica, se cree que, tomando en cuenta que la presente investigación es una experiencia innovadora en Bolivia, se debe aprender lo máximo de experiencias similares que se han llevado a cabo en el exterior. Luego, es importante aprovechar los conocimientos y experiencias existentes en Bolivia. En este sentido, se espera que el proceso de la construcción de la plataforma pueda ser acompañado por un equipo multidisciplinario de mucha experiencia y afinidad con la zona y sus habitantes.

Posteriormente, en el proceso de la elaboración e implementación de los planes no se debe repetir la "crónica de una muerte anunciada" (Hernández, 2008). Los planes y acuerdos deben establecerse según las idiosincrasias de la población afectada y no ser diseñados según los paradigmas de los entes financieros de los planes. En la práctica, esto significa que la población afectada y sus organizaciones representativas deben tener una gran autonomía en este proceso. Concretamente, se podría partir de los planes estratégicos que tienen muchas organizaciones locales en vez de empezar un proceso de planificación "desde cero". Por otro lado, la viabilidad económica de la propuesta depende sobre todo de la voluntad del Gobierno boliviano y del BID de financiar un plan social y ambiental. Sin embargo, existe también el desafío de los participantes de la

plataforma de autofinanciar sus actividades, y del grupo impulsor de poder continuar la facilitación de este proceso.

Con respecto a la viabilidad social de la propuesta, ésta se encuentra probada por el acuerdo inicial para construir la plataforma. Sin embargo, de antemano se puede pronosticar que el proceso de la construcción y la consolidación de la plataforma encontrará varios embotellamientos, tomando en cuenta la polarización política de la zona. La propuesta tiene como objetivo principal disminuir los impactos ambientales del tramo Yucumo-Rurrenabaque, y tiene su razón de ser en que en este momento las salvaguardas ambientales son totalmente insuficientes. Existe, sin embargo, el gran desafío que los planes ambientales tengan la calidad suficiente para que realmente se logre construir un escenario alternativo, por ejemplo disminuyendo significantemente la deforestación.

2. Aplicabilidad

Dentro de los mecanismos de aplicación, existen varios elementos que deben funcionar bien. Se mencionaron, entre otros, la facilitación, la coordinación, la planificación, la implementación de actividades y su diseño metodológico, etc. Entonces, aunque se sabe que la propuesta es viable, su éxito depende en gran parte de la calidad de los mecanismos de aplicación. Asimismo, se percibe que paralelamente a las actividades dirigidas a la construcción de la plataforma, se debe dar seguimiento a los conflictos y a las otras plataformas y al estado de la gobernanza en la zona. Es una tarea que significa el involucramiento de múltiples actores.

Haciendo referencia a la transferencia, se cree que el proceso debe ser apropiado por todos los participantes de la plataforma. En este sentido, actores “externos” deben mantener un perfil bajo y la participación y la concertación deben ser principios continuos que se apliquen en todas las fases del proceso. Los mecanismos de transferencia tienen que ver con mecanismos de transformación de conflictos que permitan que los integrantes de la plataforma se concentren en sus objetivos comunes en vez de “distraerse” por sus discrepancias ideológicas y políticas, y por conflictos causados por temas ajenos. Luego, existe una tarea de fortalecimiento de

capacidades y actitudes, la cual se incluye en los talleres y otras actividades planificadas para la construcción de la plataforma. Por lo tanto, la transferencia de la facilitación de la plataforma ya se inició, y la sostenibilidad de la propuesta depende de la velocidad de este proceso de apropiación.

La construcción de plataformas, la transformación de conflictos y el mejoramiento de la gobernanza son procesos de empoderamiento social. Dentro de estos procesos, se debe partir de la idiosincrasia local y evitar las propuestas prediseñadas. Deben ser procesos conducidos y apropiados por la población local. Es un proceso que requiere mucha paciencia, sensibilidad, creatividad, respeto y análisis.

Se cree que el seguimiento y el monitoreo deben ser flexibles porque se trata de un proceso orgánico que depende de muchos actores y factores y que es complejo y sensible. Por lo tanto, un seguimiento y monitoreo rígido a través de marcos lógicos con indicadores detallados no es apto para seguir adecuadamente el proceso de la construcción y actuación de la plataforma. Más bien, se propone un seguimiento y monitoreo flexible que incluye técnicas como el mapeo de alcances y el análisis de los cambios más significantes.

Asimismo, se sugiere que la evaluación tenga un carácter constructivista, siguiendo la propuesta de la "evaluación de la cuarta generación" de Guba y Lincoln (1989), la cual tiene los siguientes principios:

- La evaluación estudio debe llevarse a cabo en el "escenario natural", porque se asumen realidades múltiples. Otros marcos, por ejemplo un laboratorio u otra localidad, no son relevantes.
- Se debe entrar con una actitud que demuestre autocrítica antes que crítica. Es decir, utilizar la herramienta de "saber lo que nosotros no sabemos, usando instrumentos humanos", en vez de empezar una evaluación sobre lo que "ellos no saben".
- Se pueden usar métodos cuantitativos mientras alguien está sin presunciones. Sin embargo, los seres humanos coleccionan información óptimamente a través la aplicación directa de sus sentidos: hablando con la gente, observando

sus actividades, leyendo sus documentos, estudiando las señales (no-verbales), etc.

– La evaluación incluye conocimiento tácito, a menudo se puede confiar en un juicio que en una primera instancia no se puede explicar.

3. Sostenibilidad

La plataforma del tramo Yucumo-Rurrenabaque debe tener la flexibilidad que un contexto cambiante requiere y no la rigidez característica de las instituciones que tienden a burocratizarse. En este caso, se requiere de mucha imaginación, lo que Lederach (2007) denomina "imaginación moral". Cabe reconocer que el escenario actual es un escenario de baja gobernanza, caracterizado por un modelo extractivista. La puesta en marcha del Corredor Norte bajo las condiciones actuales marca una tendencia de acelerar los procesos de degradación ambiental existentes en la zona, acelera procesos migratorios, ejerce presión sobre los recursos naturales y pone en riesgo las Áreas Protegidas Madidi y Pilón Lajas. Un escenario con una plataforma que busque generar gobernanza en la zona, mediante la definición de una visión de desarrollo que responda a las necesidades de los actores locales, plantea un escenario diferente y aporta cualitativamente a la sostenibilidad de las Áreas Protegidas Madidi y Pilón Lajas.

La sostenibilidad de la propuesta de la construcción de la plataforma Yucumo-Rurrenabaque depende de factores exteriores que no se pueden controlar. Entonces, debe crearse una fase de adaptación, así como de reconocimiento de factores internos sobre los cuales sí se tiene cierto control. Se repite el convencimiento del equipo de investigación de que la propuesta de la transformación de conflictos, de la construcción de plataformas, y del mejoramiento de la gobernanza es viable, aplicable y sostenible.

Finalmente, se cree que la conclusión más importante de esta investigación es que las claves para la sostenibilidad de la región de Madidi y Pilón Lajas son las propuestas de la construcción de la plataforma Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte. Igualmente, se incluyen otras plataformas en la zona: plataforma indígena,

gestión compartida de las Áreas Protegidas, y una plataforma para la planificación integral de la región suroeste de la Amazonía boliviana.

4. Valoración de sinergias institucionales e impactos generados por el proyecto

En los anteriores capítulos se ha visto que la propuesta de esta investigación está dirigida a crear una sinergia institucional a través de la plataforma Corredor Norte y específicamente el tramo Yucumo-Rurrenabaque. Tomando en cuenta que este proceso ya ha sido descrito detalladamente, este subtítulo se centrará en otras sinergias institucionales y luego en los impactos generados por el proyecto.

La convocatoria "Sostenibilidad de las Áreas Protegidas en la Cuenca Amazónica de Bolivia" tiene como característica que los seis proyectos de investigación participantes dentro del mismo plazo, participando en algunos talleres conjuntos, y respetando pautas comunes de elaboración de informes, producen resultados de investigación que muestran cierta sinergia. Sin embargo, la convocatoria del Programa de Investigación Estratégica en Bolivia (PIEB) tiene también la particularidad de estudiar temas muy diversos, como conocimiento local, sostenibilidad financiera, Reducción de Emisiones Derivadas de Deforestación y Degradación (REDD), comercio y producción justa, transformación de conflictos, plataforma, gobernanza y gobernabilidad. Todos estos contenidos tienen un vínculo con sostenibilidad y Áreas Protegidas en la Cuenca Amazónica de Bolivia. La diversidad entre los temas tiene como ventaja que los resultados de la convocatoria son de potencial interés para un público amplio y diverso. Sin embargo, la diversidad temática impidió "co-investigar" con los otros investigadores de la convocatoria. Por ejemplo, se tuvieron encuentros con otras organizaciones investigadoras, por ejemplo WCS y Fundación Natura. Sin embargo, por las diferencias temáticas no se pudieron articular ambas investigaciones.

La única organización con la cual se ha llegado a cierta sinergia es CIPLA. Con esta organización se co-implementaron talleres sobre hidrocarburos en la zona de Apolo. Posteriormente, se tuvo una reunión en Santa Cruz, y se hizo contacto con un joven líder de esta organización que participa en un programa facilitado por Puente

Entre Culturas para jóvenes líderes indígenas de Sudamérica. CIPLA y Puente Entre Culturas comparten el interés de continuar e intensificar sus actividades conjuntas en el futuro.

El acompañamiento académico por parte de PIEB ayudó mucho a la calidad de la investigación. Extraordinariamente, se contó con un especialista en los temas de aprendizaje social y Teoría Red Actor y todas sus observaciones fueron críticas positivas que se intentaron incorporar en el presente informe.

5. Sinergia entre redes

En los anteriores subtítulos se mencionaron varias redes, aparte de la plataforma Yucumo-Rurrenabaque que es el tema principal de este estudio. Las Áreas Protegidas de Madidi y Pilón Lajas cuentan con sus respectivos comités de gestión, formados por actores del Estado (de municipios y ministerios), sociales y cívicos. Se evaluó que el Comité de Gestión de Madidi no funciona apropiadamente, mientras que los participantes del Comité de Gestión de Pilón Lajas coordinan entre ellos, pero mayormente fuera del contexto del Comité de Gestión. Tomando en cuenta la importancia de una buena gobernanza, se hace énfasis en la importancia del buen funcionamiento de los comités de gestión. Por eso, en el caso de Madidi parece ser necesaria una reestructuración, en la cual habrá un equilibrio entre los actores que viven dentro del parque y los actores que viven en la zona de amortiguamiento del mismo.

Asimismo, se identificaron otras tres redes que cuentan con una cierta institucionalidad: 1) la red constituida por los gobiernos municipales, los diferentes actores vinculados a la problemática municipal, sus conexiones a nivel de las mancomunidades y su alcance nacional mediante la FAM; 2) la red indígena constituida por la CIDOB, sus diferentes regionales y las organizaciones indígenas locales presentes físicamente en el área y 3) el acuerdo de coordinación entre las ONGs que trabajan en el área de Madidi.

Aparte de estas cuatro redes, existen otras redes formales, como los campesinos, los ganaderos y los colonizadores, así como un panorama amplio de redes informales de parentesco, de amistad, profesionales,

de fraternidades, educativos, deportivas, etc. La totalidad de estas redes y sus actores forman una telaraña que define la gobernanza de la zona. En este sentido, existe un desafío para que las redes se articulen entre ellas en vez de que haya una mezcolanza de redes desvinculadas o, peor aún, polarizadas. Existe la conciencia que la (re)construcción de esa telaraña es un proceso orgánico que difícilmente puede ser influido (desde fuera). No obstante, también puede afirmarse que se trata de una tarea que forma parte del lento proceso de construir una sociedad menos polarizada, basada en la confianza (Fukuyama, 1998), y por lo tanto, es una de las principales tareas de la sociedad boliviana y, particularmente, de la región de Madidi y Pilón Lajas, que se caracterizan por una extrema polarización.

Con respecto a la sinergia existente en la región de estudio, se percibe que en Madidi y Pilón Lajas trabajan muchas instituciones: organizaciones sociales, ONGs, y organizaciones públicas. Éstas tienen como objetivo mejorar la calidad de vida de los habitantes y conservar la biodiversidad. Sin embargo, en la práctica no existe mucha coordinación entre estas instituciones. Las razones para esta falta de sinergia son varias: 1) competencia institucional, que se traduce en organizaciones que optan por trabajar solas y que no quieren compartir recursos, temas, grupos de "beneficiarios", etc.; 2) polarización política (ver anteriores capítulos); 3) enfoque único en la protección del medioambiente, sin tomar en cuenta los actores locales; 4) burocracia; 5) falta de capacidad o voluntad de cruzar "paradigmas" institucionales (por ejemplo ambientalismo, defensa de derechos humanos, desarrollo sostenible, producción, etc.); 6) conflictos (personales); 7) falta de tiempo, poca apertura en la implementación de planes de actividades preestablecidas; 8) falta de dinero; 9) falta de visión; 10) falta de capacidad y/o conocimiento, etc.

El anterior punteo de razones sirve para mostrar que la falta de sinergia institucional a menudo es resultado de razones triviales, o innecesarias. Es preciso, pues, trabajar el conjunto de estas razones para mejorar el escenario de construcción de plataformas y mejoramiento de la gobernanza. Sin embargo, también se han establecido relaciones sinérgicas a nivel institucional (para fines comunes). Aparte de la plataforma del tramo Yucumo-Rurrenabaque, y su grupo impulsor, se menciona al comité de gestión de Pilón Lajas, las alianzas

entre municipios y las alianzas entre organizaciones indígenas. La ampliación y el fortalecimiento de estas sinergias son claves para la transformación de conflictos, la sostenibilidad y la construcción de (nuevas) plataformas, y el mejoramiento de la gobernanza.

6. Articulación entre los protagonistas y los afectados por megaproyectos de desarrollo

Tradicionalmente, la planificación, diseño y ejecución de megaproyectos de "desarrollo" ha sido un proceso poco participativo, de transferencia de tecnología (Röling, 2002) y de "arriba hacia abajo". En las últimas décadas, sin embargo, tras muchas protestas por parte de los grupos afectados por megaproyectos, se ha logrado que actualmente existan normativas, convenios y legislaciones internacionales que definen los derechos de los afectados y que regulan la participación y la transparencia en la toma de decisiones sobre megaproyectos. En el caso de los megaproyectos de este estudio, se mencionan las normativas internas del Banco Mundial y del BID, diferentes convenios internacionales y la legislación boliviana. También se manifestó que varios de los organismos responsables de la construcción de los megaproyectos no respetan sus propias normas y leyes.

En este marco, se recomienda que, no obstante la diferencia de intereses y poder, ambos, afectados y responsables de los megaproyectos, deben esforzarse más por entrar en diálogo y posteriormente construir espacios conjuntos (plataformas) que aseguren que los proyectos respondan óptimamente a las necesidades de la población local, que el impacto ambiental sea mínimo y que la mitigación de los impactos se ejecute de la mejor manera. Es decir, debe haber mecanismos de coordinación, diálogo, y co-gestión (co-decisión) en todo el proceso. Dentro del marco de la investigación, se encontró que muchos de los responsables de los megaproyectos están dispuestos a reunirse con los afectados de las obras y a sus representantes. Sin embargo, hasta el momento, los responsables de los megaproyectos utilizan estos encuentros sobre todo para informar a los afectados sobre el estado y los avances de las obras. Aunque esta accesibilidad (mejorada) por parte de las entidades financieras y ejecutoras muestra una actitud positiva, se cree que se mantiene el desafío para que estos espacios de encuentro se conviertan en un verdadero diálogo

e incluyan momentos de co-planificación, co-diseño y co-ejecución. Concretamente, se espera que los responsables de los megaproyectos, en vez de la actual ausencia, se conviertan en protagonistas de las plataformas, tal como son propuestos en esta investigación, y por lo tanto en contribuidores reales de un mejoramiento de la gobernanza en la región de Pilón Lajas y Madidi.

Al final de la primera parte de esta investigación se formularon varias conclusiones parciales sobre la aplicabilidad de transformación de conflictos, construcción de plataformas y gobernanza. En la segunda parte, se presentó una propuesta sobre cómo puede construirse la plataforma del tramo de Yucumo-Rurrenabaque, y cómo este proceso contribuirá a un fortalecimiento de la gobernanza en la región del Madidi y Pilón Lajas. Asimismo, en los últimos acápites de la segunda parte se mostró cómo la construcción de la plataforma propuesta forma parte de una telaraña más grande, en la cual se vinculan los niveles globales, regionales, nacionales y locales y donde existe una co-responsabilidad de múltiples actores que pueden aprovechar varias oportunidades de sinergia institucional. De igual manera, se expuso acerca de la construcción de plataformas y gobernanza y cómo ésta forma parte de un proceso impredecible que depende de una red gigantesca de actores y factores humanos y no humanos y de las relaciones entre ellas. Conociendo las limitaciones de la investigación, solamente queda la esperanza de que un aprendizaje social entre los actores involucrados resulte en la construcción de plataformas y, sobre todo, el mejoramiento de la gobernanza en beneficio de la calidad de vida de la población local y en beneficio de la flora y fauna de la región. Esta lógica ayuda a creer que la semilla que se ha sembrado a través de esta investigación-acción tendrá un impacto positivo en el futuro.

7. Impactos generados por el proyecto

Entre los impactos generados por el proyecto se mencionaron primero las actividades de socialización e intercambio de información y conocimiento local, metodológico y de los proyectos investigados. Se espera que estas actividades, que se llevaron a cabo durante talleres y en actividades de socialización y difusión, contribuyeran a aprendizajes individuales y un aprendizaje social. Asimismo, se

espera que el uso de metodologías y teorías relativamente nuevas y vanguardistas como Teoría Red Actor, transformación de conflictos, aprendizaje social, construcción de plataformas y gobernanza aporten a los debates metodológicos y teóricos en Bolivia. Esperamos que las reuniones que se tuvieron con organizaciones responsables para los megaproyectos, por ejemplo el Estado, Banco Mundial y el BID, y las recomendaciones se formularon en este documento aporten a una mejor actuación de estos organismos.

Para Puente Entre Culturas, la investigación de PIEB tuvo una función catalizadora, porque permitió entrar en sinergia con otros proyectos y otras instituciones e implementar más actividades de lo previsto, por ejemplo talleres, teniendo más fondos disponibles que solamente los del proyecto PIEB. Otro resultado es la difusión de los resultados de la investigación a programas de radio, televisión, la página web diseñada exclusivamente para esta investigación, las actividades de socialización y difusión de PIEB, y un video.

Los resultados más concretos de la investigación han sido los contactos fructíferos con organizaciones como BIC, Amazon Watch, Mensen met een Missie, CIDOB, CRTM, CEADESC, LIDEMA, PRODENA, Instituto Ecológico, DED, Defensoría del Pueblo y el SERNAP. Estas instituciones participaron en distintas maneras y/o facilitaron en las actividades que se ejecutaron en el marco de esta investigación. En cierto sentido, se puede considerar a estas instituciones como el grupo impulsor que ha sido responsable de la facilitación de la construcción de la plataforma.

En relación a los conflictos que se trataron en el marco de esta investigación, tres transformaciones son las contribuciones más significativas:

– La capacitación sobre derechos puede llegar a ser muy útil para las comunidades afectadas por la exploración de hidrocarburos.
– En el conflicto de la carretera Ixiamas-San Buenaventura se logró que exista un diálogo intensivo entre CIPTA, CPILAP, CIDOB, ABC, y el Banco Mundial. El primer resultado de

este diálogo ha sido la reformulación del Plan Indígena. Asimismo, los actores involucrados han mostrado disposición a continuar el diálogo para que los temas pendientes también sean consensuados: el EAE, la estructura de supervisión, los mecanismos de monitoreo, y otros proyectos productivos y socio-ambientales y de mitigación de impacto.

– Otro resultado impactante de la investigación ha sido el acuerdo sobre la construcción de la plataforma del tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte. Sin embargo, se sabe que este acuerdo todavía tiene que formalizarse y concretizarse. De igual manera, se teme que ciertos obstáculos, como la polarización política en la región, puedan dificultar los siguientes pasos en el proceso de la construcción de la plataforma. Sin embargo, se mantiene la esperanza, sobre todo por la sinergia institucional creada en el transcurso de esta investigación, que el proceso de construcción de la plataforma del tramo Yucumo-Rurrenabaque del Corredor Norte siga su curso positivo.

Bibliografía

Aall, P.

2001 “What do NGOs bring to peacemaking”, en *Turbulent Peace, the Challenge of Managing International Conflict*. Washington: United States Institute of Peace.

Alencar, Ane

2010 *Roads, conservation and governance: lessons from BR-163 regional planning process.* Florida: IPAM.

Borel, Roland; Daniel Buckles

2002 *Conflicto y colaboración en el manejo de recursos naturales en América Latina: Resultados resumidos y conclusiones generales de los proyectos de la Primera Fase*. San José: Universidad para la Paz.

Buckles, Daniel

2000 *Cultivar la paz: Conflicto y colaboración en el manejo de los recursos naturales.* Ottawa: Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo.

Callon, M.

1986 “Some elements of a sociology of translation: domestification of the scallops and the fishermen of the St. Brieue Bay”, en J.Law. *Power, Action and Belief: A New Sociology of Knowledge?* Londres: Routledge & Kegan Paul. pp 196-233.

1993 “Variety and irreversibility in networks of technique conception and adoption”, en Foray, Dominique; Christopher Freemann (eds.), *Technology and the Wealth of Nations: Dynamics of Constructed Advantage.* Nueva York: Pinter.

Churats, Juan; Carmen Escalante; Henkjan Laats
2001 *El impacto social y ambiental del manejo alternativo de conflictos sobre recursos naturales en la Zona Andina del Perú.* Cusco: Centro Bartolomé de las Casas y San José: Universidad para la Paz.

Collier, P.
2000 "Doing Well out of War: An Economic Perspective" en Berdal, Mats; David M. Malone (eds.), *Greed and Grievance: Economic Agendas in Civil Wars.* Boulder: Lynne Rienner.

Crocker, C. A.
2001 "Intervention: Towards Best Practices and a Holistic View", en Crocker, C.A. *et al*. (eds.), *Turbulent Peace, the Challenge of Managing International Conflict.* Washington: United States Institute of Peace.

DHV
2006 *Evaluación ambiental estratégica del Corredor Norte.* La Paz: ABC y BID.

Douma, N.; B. Klem
2004 *A Literature Review of the Dynamics and Dilemmas of Peacebuilding through Civic Society.* Netherlands Institute of International Relations 'Clingendael'.

Durand, F.
2009 El eje Lima-Brasilia (donde algunos entran en arcos y salen con flechas) *La Integración Fragmentada.* Revista La Nueva Sociedad. No. 219. www.nuso.org.

Estermann, Joseph
1998 *Filosofía andina. Estudio intercultural de la sabiduría autóctona andina*. Quito: Abya-Yala.

Fox, S.
1999 *Communities of Practice, Foucault and Actor Network.* Theory Paper for presentation at the 3rd International Conference on "Organizational Learning". Lancaster: Lancaster University.

Frerks, Georg
1996 *Current Themes and Challenges in Policy Evaluation.* Guest lecture at the Section Sociology of Rural Development, Department of Sociology. Wageningen: Agricultural University of Wageningen.

Fukuyama, Francis
1998 *Trust: la confianza*. Barcelona: Ediciones B.

Gleditsch, N. P.
2001 "Environmental Change, Security and Conflict", en Crocker, C.A. *et al.* (eds.), *Turbulent Peace, the Challenge of Managing International Conflict*. Washington: United States Institute of Peace.

Guba, E. G.; S. L. Lincoln
1989 *Fourth Generation Evaluation.* Londres: Sage Publications.

Gudynas, Eduardo
2010 *El nuevo extractivismo progresista*. La Paz: Nueva Crónica. Enero.

Gunderson, L. H.; C. S. Holling; S. S. Light
1995 *Barriers and Bridges to the Renewal of Ecosystems and Institutions*. Nueva York: Columbia Press.

Hauge W.; T. Ellingsen
1998 "Beyond Environmental Scarcity: Causal Pathways to Conflict", en Journal of Peace Research. vol. 35, No. 3. Londres: Sage Publications. pp. 299-317.

Hernández, Gustavo
2008 *La Crónica de una muerte anunciada. El corredor de transporte bioceánico Santa Cruz-Puerto Suárez en Bolivia y sus impactos socio-ambientales.* Montevideo: Observatorio del Desarrollo.

Homer-Dixon, T.
1994 "Environmental Scarcities and Violent Conflict: Evidence from Cases", en *International Security*, vol. 19, No. 1. Cambridge: MIT Press. pp. 5-40.

Jiggins, Janice; Niels Röling
2001 "Adaptive Management: Potential and Limitations for Ecological Governance", en *International Journal of Agricultural Resources, Governance and Ecology.* vol. 1, No. 1. Olney, Bucks: Inderscience Publishers.

Klem, Bart
2003 *Dealing with Scarcity and Violent Conflict.* Working Paper 24. Conflict Research Unit. La Haya: Netherlands Institute of International Relations 'Clingendael'.

Kriesberg, Louis
2001 "The Growth of the Conflict Resolution Field", en Crocker, C.A. *et al.* (eds.), *Turbulent Peace, the Challenge of Managing International Conflict*. Washington: United States Institute of Peace.

Laats, Henkjan
2005 *Hybrid Forms of Conflict Management and Social Learning in the Department of Cusco, Peru.* Tesis doctoral. Wageningen: Wageningen University.
2009 *La integración suramericana: Actuar juntos y bien.* Santa Cruz: CEADESC y Puente Entre Culturas / Cross Cultural Bridges.
2010 *El Dilema Amazónico. La Construcción de Mega-Represas en el Río Madera.* Santa Cruz: Both Ends, CEADESC y Puente Entre Culturas / Cross Cultural Bridges.

Lajo, Javier
2008 Una filosofía propia de la integración andina y suramericana: la visión indígena, en *Revista de la Integración: La Construcción de la Integración Suramericana.* No. 2, pp. 114-139. Lima: Comunidad Andina de Naciones.

Latour, Bruno
1986 "The powers of association", en Law (Ed.) *Power, action and belief: a new sociology of knowledge?* Londres: Routledge and Kegan Paul.
1992 "The Sociology of a Few Mundane Artifacts" en Bijker, Wiebe; John Law (eds.), *Shaping Technology / Building Society Studies in Sociotechnological Change.* Cambridge: MIT Press.

1997 *On recalling ANT*. 'Actor Network and After' Workshop. Keele: Keele University.
2004 *A Dialogue on Actor Network Theory in The Social Study of ICT.* Oxford: Oxford University Press.

Law, John
1997 *Topology and the Naming of Complexity*. "Actor Network and After" Workshop, Keele University.

Lederach, John Paul
2001 "Civil Society and Reconciliation", en Crocker, C.A. *et al.* (ed.), *Turbulent Peace, the Challenge of Managing International Conflict*. Washington: United States Institute of Peace.
2008 *La imaginación moral. El arte y alma de construir la paz.* Bogotá: Grupo Editorial Norma.

Leeuwis, Cees
2004 *Communication for rural innovation. Rethinking agricultural extension.* Oxford / Wageningen: Blackwell Science / CTA.

Lehm, Zulema; Hugo Salas *et al*.
2002 *Diagnóstico de actores sociales PNANMI-Madidi.* La Paz: Dirección del PNANMI-Madidi CARE-Madidi/ WCS.

Miall, H.
2004 "Conflict-Transformation: A Multi-Dimensional Task", en Austin, A. *et al*. (eds.), *Transforming Ethnopolitical Conflict, The Berghof Handbook*. Berlin: Berghof Center.

Michael, D. N.
1995 "Barriers and Bridges to Learning in a Turbulent Human Ecology", en Gunderson, L.H.; C.S. Holling; S.S. Light (eds.), *Barriers and Bridges to the Renewal of Ecosystems and Institutions.* Nueva York: Columbia Press.

Mitchell, Ronald K., Bradley R. Agle; Donna J. Wood
1997 "Toward a Theory of Stakeholder Identification and Salience: Defining the Principle of Who and What Really Counts", en *Academy of Management Review.* vol. 22, No. 4. Briarcliff Manor: Academy of Management. pp 853-886.

Molina, Patricia
2010 *Rurrenabaque y el puente sobre el río Beni. Cronología de un conflicto anunciado.* Artículo del Bolpress de 27 de Diciembre 2010. (http://www.bolpress.com/art.php?Cod=2010122308).

Molina Carpio, Silvia
2010 *Corredor Norte. Nación Integrada o país de tránsito.* La Paz: FOBOMADE-Rainforest Foundation-Vecht Mee Tegen Onrecht.

Murdoch, John
2000 *Towards an ecological sociology: actor-network theory, co-construction and the problem of human exemptionalism*. Rio de Janeiro: Ponencia presentada en el World Congress of Rural Sociology.

Ormachea, Enrique
2010 "Estado de situación y del debate sobre biocombustibles en Bolivia". *EL OBSERVADOR del Observatorio Boliviano de Industrias Extractivas*. Boletín de Seguimiento a Políticas de Recursos Naturales. Año V, No. 10. La Paz: CEDLA.

Parsons, E. A.; W. C. Clark
1995 "Sustainable Development as Social Learning: Theoretical Perspectives and Practical Challenges for the Design of Research Program", en Gunderson, L.H.; C.S. Holling; S.S. Light, *Barriers and Bridges to the Renewal of Ecosystems and Institutions.* Nueva York: Colombia Press.

Pascual Sala, Jordi
2010 *El evismo y la demagogia ambientalista*. Bolivia: Bolpress 11 de Mayo 2010.

Richards, Paul
2005 "New War. An ethnographic research", en P. Richards, *No Peace, No War. An Anthropology of Contemporary Armed Conflicts*. Ohio: Ohio University Press.

Ribera Arismendi, Marco Octavio
2008 *El Norte de La Paz en la línea de fuego*. La Paz: LIDEMA.

2010 *Evaluación socio ambiental en escenarios turbulentos y de alta incertidumbre.* La Paz: LIDEMA.

Röling, Niels; Janice Jiggins
2004 *Social Learning Process Analysis*. Wageningen: SLIM Theme Paper.
1994 "Platforms for decision-making about ecosystems", en *The Future of the Land*. Chichester.

Quak, Evert-Jan
2009 "Paving the way", en *The Broker.* No. 12.

Santos, Boaventura de Sousa
2008 *Conocer del Sur. Para una cultura emancipatoria.* La Paz: CIDES, UMSA-Plural.
2009 *De Copenhague a Yasuní.* (http://www.rebelion.org/noticia.php?id=95660).

Salinas, Elvira
2007 *Conflictos ambientales en Áreas Protegidas de Bolivia.* La Paz: USAID, Moore, WCS.

Serbin, Andrés (coord.)
2008 *Construcción de paz y diplomacia ciudadana en América Latina y el Caribe.* Buenos Aires: CRIES.

SLIM
2004 *The Role of Learning Processes in Integrated Catchment Management and the Sustainable Use of Water*, SLIM (Social Learning for the Integrated Management and Sustainable Use of Water at Catchment Scale) Policy Briefing No. 6 (http://slim.open.ac.uk).

Stalder, F.
1997 *Actor-Network-Theory and Communication Networks: Towards Convergence.* Toronto: University of Toronto.

Steins, N.
1999 *All Hands on Deck: An interactive perspective on complex common-poll resource management based on case studies in the*

coastal waters of the Isle of Wight (UK), Connemara (Ireland and the Dutch Wadden Sea). Doctoral Dissertation. Wageningen: Wageningen University.

2002 "Understanding platform processes through Actor-Network Theory", en C. Leeuwis; R. Pyburn (eds.), *Wheelbarrows full of frogs.* Assen: Koninklijke van Gorcum.

Steins, N.; V. Edwards; N. Röling

2000 "Re-designed principles for CPR Theory", en *The Common Property Resource Digest*, junio. Gary: IASCP.

Wasserman, S.; K. Faust

1994 *Social Network Analysis: Methods and Applications*. Cambridge: University of Cambridge Press.

World Conservation Society

2005 *Plan de Manejo Madidi*. La Paz: Mimeo.

Zenteno, Fredy *et al.*

2010 *"Efectos" del mejoramiento y funcionamiento de los tramos carreteros Yucumo-Rurrenabaque y San Buenaventura-Ixiamas*. La Paz: FUNDECO- IE.

Autores

Henkjan Laats

Es de nacionalidad holandesa, vive y trabaja en Bolivia y entre 1986 y 2004 trabajó en Perú, Nepal, los Países Bajos, Ecuador y Costa Rica en temas de riego, manejo de cuencas, planificación participativa y transformación de conflictos. Tiene una maestría en Gestión de Suelos y Aguas y un doctorado, con la tesis "Formas híbridas de gestión de conflictos y aprendizaje social en el departamento de Cusco, Perú". Desde mayo de 2005 trabaja como Director de las fundaciones Puente Entre Culturas y Cross Cultural Bridges. Ha publicado, entre otros, *El dilema amazónico, la construcción de Mega-Represas en el Río Madera* (CEADESC y Puente Entre Culturas, 2010); La Integración Suramericana. Actuar juntos y bien (CEADESC y Puente Entre Culturas, 2009); y *Manejo de conflictos y recursos naturales en un área protegida: el ejemplo del Santuario Histórico de Machupicchu* (CBC y UPAZ, Cusco, Perú, 2004).

Mirna Liz Inturias

Es de nacionalidad boliviana y es socióloga especializada en el tema de manejo y transformación de conflictos. Trabaja como docente universitaria en la Universidad NUR y como consultora. Pertenece a varias redes nacionales e internacionales de gestión y transformación de conflictos. Ha publicado en coautoría *¿Qué nos divide y qué nos une? Actitudes sociales en la ciudad de Santa Cruz sobre el racismo cultural y la violencia sociopolítica* (Plataforma Interinstitucional Construyendo Paz, 2011); y *Un espacio en construcción: hacia la gestión territorial de la tierra comunitaria de origen Parapitiguasu* (UAGRM, CEDURE y PIEB, 2003).

Clemente Caymani

Es el actual presidente del Consejo Regional Tsimane Mosetene (CRTM). Es considerado como uno de los principales conocedores de las culturas tsimane y mosetene, y de la región de Madidi y Pilón Lajas. Ha participado en varias publicaciones sobre estos temas, entre otras, *Palmeras y árboles del Pilón Lajas, Conozcamos los animales de la TCO Pilón Lajas*. Ha preparado el libro aún inédito “Mitos y leyendas del pueblo mosetén y chimán”.